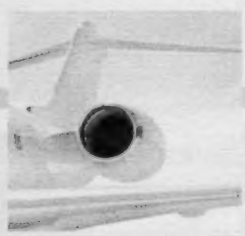
Transports Canada Transport Canada

TRANSPORTS CANADA

Rapport ministériel sur le rendement

2015-2016



Canada

Transports Canada

2015–2016

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable Marc Garneau, C.P., député

Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2016, Ottawa, Canada

No de cat. T1-4F-PDF

ISSN : 2368-4151

Ce document est disponible sur le site Web de Transports Canada[i].

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Table des matières

Message du ministre 1

Faits saillants des résultats 3

Section I : Vue d'ensemble de l'organisation 4

- Profil de l'organisation 4
- Contexte organisationnel 5
- Environnement opérationnel et analyse des risques 8
- Priorités organisationnelles 15

Section II : Aperçu des dépenses 35

- Dépenses réelles 35
- Sommaire du rendement budgétaire 36
- Tendances relatives aux dépenses du Ministère 40
- Dépenses par crédit voté 41
- Harmonisation des dépenses avec le secteur de dépenses du cadre pangouvernemental 41
- États financiers et faits saillants des états financiers 42

Section III : Analyse des programmes et services internes 43

- Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient 44
  - Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports 44
  - Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors 47
  - Programme 1.3 : Infrastructures de transport 49
- Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 51
  - Programme 2.1 : Air pur – Transport 51
  - Programme 2.2 : Eau propre – Transport 54
  - Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport 57
- Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr 60
  - Programme 3.1 : Sécurité aérienne 60
  - Programme 3.2 : Sécurité maritime 62
  - Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire 64
  - Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles 67
  - Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses 68
  - Programme 3.6 : Sûreté aérienne 72

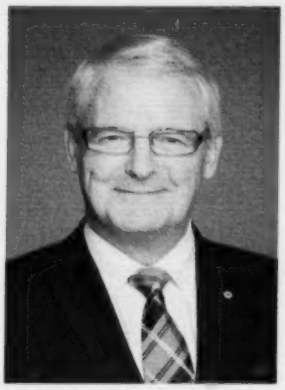
Programme 3.7 : Sûreté maritime 74
Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal 76
Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale 77
Programme 4 : Services internes 79

Section IV : Renseignements supplémentaires 81
Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur 81
Tableaux de renseignements supplémentaires 81
Dépenses fiscales fédérales 81
Coordonnées de l'organisation 81

Annexe : Définitions 82

Notes de fin de document 85

Message du ministre



J'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de 2015-2016 de Transports Canada. Le Rapport présente les réalisations accomplies par le Ministère pour veiller à ce que le réseau de transport du Canada soit sûr et sécuritaire, écologique et innovateur, et qu'il facilite les échanges commerciaux ainsi que le déplacement des personnes et des biens dans l'ensemble du pays.

En 2015-2016, le Ministère a réalisé des progrès pour un certain nombre d'initiatives clés décrites dans la lettre de mandat[ii] qui m'a été remise par le premier ministre. Ces initiatives visent notamment ce qui suit :

- Le renforcement des règlements ayant trait à la sécurité ferroviaire afin de garantir la mise en place de moyens de défense physiques supplémentaires pour immobiliser les trains ainsi que l'établissement de la voie à suivre afin d'apporter les futures améliorations au cadre de réglementation ferroviaire;
- L'examen et la mise en œuvre des procédures, des lignes directrices et des outils opérationnels nécessaires en prévision des améliorations qui seront apportées à la *Loi sur la protection de la navigation*[iii];
- Le lancement du processus visant à officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte Nord de la Colombie-Britannique au moyen de discussions avec des responsables et de consultations préliminaires avec les groupes touchés.

Au début du printemps 2016, j'ai eu le plaisir de lancer un processus de participation publique pour connaître les points de vue des Canadiennes et des Canadiens, des intervenants, des groupes autochtones, des provinces et des territoires sur le programme à long terme du Canada en matière de transports. Les discussions portaient sur les cinq thèmes suivants :

- Le renforcement de la sécurité des transports;
- Des corridors de commerce aux marchés mondiaux;
- Le transport écologique et innovateur;
- Le voyageur;
- Les voies navigables, les côtes et le Nord.

Ce processus de consultation, ainsi que les constatations du rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*[iv], contribueront à façonner l'avenir de notre réseau de transport.

Bien que de nombreux progrès aient été accomplis dans le cadre de mon mandat depuis la fin de l'exercice financier qui vont au-delà de la portée du présent rapport, il est manifeste que notre gouvernement prend déjà des mesures afin d'amener le véritable changement que nous avons promis aux Canadiennes et aux Canadiens.

Au cours de la prochaine année, nous mettrons l'accent sur nos objectifs à long terme pour le secteur des transports au Canada. Nous continuerons également de renforcer les mesures de protection liées à l'amélioration de la sécurité ferroviaire et au transport sécuritaire des marchandises dangereuses, de prendre les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité maritime, pour protéger les eaux côtières du Canada, et d'appuyer les

investissements majeurs en matière d'infrastructure dans les corridors de commerce et de transport.

Alors que Transports Canada entame sa 80e année en tant que ministère, nous continuerons de collaborer avec les Canadiennes et les Canadiens sur l'avenir des transports pour créer un réseau plus sûr et sécuritaire, plus efficace et plus écologique pour nos citoyennes et citoyens.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

Faits saillants des résultats

En 2015-2016, Transports Canada (TC) a atteint plusieurs jalons mentionnés dans la lettre de mandat du premier ministre. Le tableau suivant résume ces jalons.

Thème	Faits saillants des résultats
Un réseau de transport qui contribue à la réalisation du programme de création d'emploi et de croissance économique du gouvernement du Canada	Au début du printemps 2016, le Ministère a lancé un vaste processus de mobilisation sur le contenu du programme de transport à long terme. Les résultats du processus de mobilisation, ainsi que les constatations du rapport final de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, seront des éléments clés pour la conception d'un programme de transport à long terme pour le Canada.
Améliorer la sécurité maritime	Nous avons collaboré avec Pêches et Océans Canada[v], l'Agence canadienne d'évaluation environnementale[vi] et Ressources naturelles Canada[vii] dans le cadre de l'examen des processus d'évaluation environnementale et réglementaire,[viii] lequel comprend l'examen de la *Loi sur la protection de la navigation*. Il s'agira d'une priorité au cours de l'année à venir. Au chapitre de la surveillance, nous avons fait ce qui suit : inspecté 294 navires-citernes étrangers dans le cadre du Programme d'inspection des navires-citernes; certifié le chargement et l'expédition de 1 676 navires de charge transportant du grain, du bois en pontée ou des concentrés; organisé 9 796 examens pour les gens de mer canadiens; immatriculé 1 946 nouveaux bâtiments et augmenté le nombre d'activités d'inspection de la conformité de 76 %.
Renforcer la sécurité ferroviaire	Nous avons apporté les modifications prévues au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*[ix] afin de donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports[x] pour satisfaire à l'exigence de mettre en place des moyens de défense physiques supplémentaires pour immobiliser les trains. Cette exigence comprend notamment l'application de freins à main, les exigences en matière d'essai et des moyens de défense physiques additionnels. Nous avons également apporté des modifications en vue de renforcer les dispositions associées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[xi] et nous avons donné suite aux recommandations formulées dans le rapport de 2013 du Bureau du vérificateur général sur la sécurité ferroviaire[xii]. Grâce à ces modifications, nous serons en mesure de mieux cerner les risques, d'affecter les ressources aux secteurs présentant un risque élevé et de garantir la conformité au cadre de réglementation de TC.
Fonds Chantiers Canada doté de nouveaux objectifs	Les responsables du programme Cadres qui appuient le marché des transports collaborent avec Infrastructure Canada[xiii] en vue d'élaborer une catégorie d'infrastructure réservée aux traversiers dans le cadre du nouveau Fonds Chantiers Canada.

Ressources humaines et budgétaires

Le tableau suivant présente un sommaire des dépenses réelles de Transports Canada à la fin de l'exercice (en dollars) et le nombre total de ressources humaines (équivalents temps plein - ÉTP).

Dépenses réelles en 2015–2016 (autorisations utilisées)	ÉTP
1 569 127 062	5 263

Section I : Vue d'ensemble de l'organisation

Profil de l'organisation

Ministre de tutelle : L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports

Premier dirigeant : Michael Keenan, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Transports Canada fait partie du portefeuille de Transports[xiv] qui comprend :

- Transports Canada;
- des organismes à régie partagée (p. ex. la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent[xv]); et
- des sociétés d'État (p. ex. l'Administration de pilotage des Grands Lacs[xvi])

Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée en ce qui concerne les questions de transport.

Instruments habilitants : *Loi sur le ministère des Transports*[xvii] (L.R.C. (1985), ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 lois liées au secteur des transports[xviii] . Il participe aussi à l'administration d'un grand nombre d'autres lois. L'accès au texte complet des lois et des règlements est fourni par le ministère de la Justice du Canada, qui a la responsabilité de tenir à jour les Lois codifiées du Canada[xix].

Année d'incorporation ou de création : 1936

Contexte organisationnel

Raison d'être

Un réseau sécuritaire et sûr permet d'assurer le transport fiable et efficient des marchandises et des personnes partout au pays et dans le monde entier. Dans le respect de l'environnement, il surmonte les défis que posent la topographie et la géographie, tout en liant les collectivités et en atténuant les effets causés par la distance qui sépare les gens. Ces rôles essentiels mettent en évidence les relations d'interdépendance du transport dans tous les secteurs de l'économie et de la société.

NOTRE VISION
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère d'un réseau de transport durable intègre des objectifs d'ordre social, économique et environnemental. Les trois grands principes de notre vision accordent une attention toute particulière aux points suivants :

- un niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes de rendement et à la réglementation;
- l'efficience dans le transport des personnes et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable en fonction de la concurrence et de l'utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'environnement pour l'héritage des générations futures de Canadiennes et Canadiens en se fondant sur les processus de planification et d'évaluation environnementale dans le cadre des décisions en matière de transport et de l'utilisation sélective de la réglementation et du financement public.

Responsabilités

Transports Canada[xx] est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Le Ministère élabore des cadres législatifs et réglementaires et il assure la surveillance du transport au moyen d'activités liées aux lois, à la réglementation, à la surveillance et à l'application de la loi. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport, à l'échelle du Canada, fonctionnent conjointement de manière efficace.

Le gouvernement fédéral, avec Transports Canada comme chef de file, exerce l'entière responsabilité à l'égard de questions comme la sécurité et la sûreté aérienne, alors que pour d'autres questions, la responsabilité est partagée avec d'autres ministères, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations municipales. Nous devons aussi travailler avec des partenaires commerciaux et au sein d'organisations internationales de manière à élaborer et à harmoniser les cadres stratégiques et réglementaires afin de protéger les Canadiens qui utilisent le réseau de transport de plus en plus mondial, tout en favorisant son efficience.

Pour les domaines où Transports Canada n'exerce pas de responsabilité directe, par exemple la construction et l'entretien des réseaux routiers, nous avons recours au

financement et à des partenariats stratégiques pour promouvoir le mouvement sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement des personnes et des marchandises dans tout le pays. Ainsi, nous jouons un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le reste du monde fonctionnent conjointement de manière efficace.

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP)

Comme l'illustre le tableau 1 sur la prochaine page, l'AAP de Transports Canada comprend 15 programmes qui contribuent à l'atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Le 16e programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

Tableau 1 : Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2015-2016 de Transports Canada

RS1 : Un réseau de transport efficient		RS2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	RS3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr	
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	1.3 Infrastructures de transport	2.1 Air pur - Transport	3.1 Sécurité aérienne	3.5 Transport des marchandises dangereuses
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	1.3.2 Infrastructure de transport maritime	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	2.1.2 Initiatives en matière d'air pur	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	2.2 Eau propre - Transport	3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	3.6 Sûreté aérienne
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	1.3.2.4 Exploitation des ports	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	3.1.3 Services des aéronefs	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
1.2 Portes d'entrée et corridors	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	2.3 Gérance de l'environnement - Transport	3.2 Sécurité maritime	3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	1.3.3.2 Gérance des ports fédéraux		3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	3.7 Sûreté maritime
1.3 Infrastructures de transport	1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		3.2.3 Programme de protection de la navigation	3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			3.3 Sécurité ferroviaire	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	3.9 Sécurité et sûreté multimodale
				3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés
			3.4 Sécurité des véhicules automobiles	3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention
			3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.3 Formation technique intégrée
			3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	
			3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	

4.1 Services internes (soutien à tous les résultats stratégiques)	4.1.1 Soutien à la gouvernance et à la gestion	4.1.2 Services de gestion des ressources	4.1.3 Services de gestion des biens

LÉGENDE : Résultat stratégique (RS) | Programme | Sous-programme ou Sous-sous-programme

Environnement opérationnel et analyse des risques

La complexité de l'environnement opérationnel de Transports Canada n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années. Les défis et les possibilités touchant actuellement le secteur des transports du Canada sont sans précédent et en grande partie attribuables à la montée de la mondialisation. D'autres facteurs importants comprennent :

- un plus grand droit de regard du public sur nos règlements et notre surveillance des activités liées au transport;
- l'accélération des progrès technologiques;
- la preuve croissante de l'existence des changements climatiques et de leurs répercussions.

La demande pour des produits de base et la complexité de la chaîne d'approvisionnement contribuent au besoin accru de mettre en place une réglementation novatrice et souple qui doit prendre en considération une multitude de facteurs, y compris un réseau de transport interconnecté. Nous nous efforçons de gérer les risques connexes afin de relever ces défis de manière efficace.

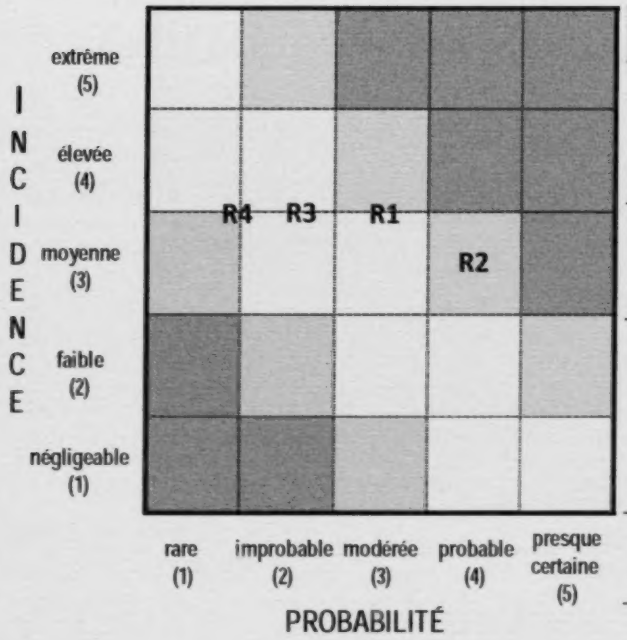
Le risque renvoie à la probabilité et à l'impact d'un événement qui pourrait avoir une incidence sur l'atteinte des objectifs d'une organisation. Le Canada continue d'être exposé aux menaces globales et aux changements sociaux, économiques et environnementaux continus qui pourraient présenter un risque pour le réseau de transport. Bien que le contexte des risques actuels et émergents soit complexe, un bon nombre de ces risques ont une incidence directe sur le réseau de transport canadien, car ils :

- chevauchent plusieurs sphères de compétence;
- sont interconnectés;
- sont en constante évolution.

Au moyen d'un processus systématique d'évaluation des risques, Transports Canada s'efforce de veiller à ce que le réseau de transport canadien demeure sécuritaire et sûr pour les passagers, tout en fournissant un accès aux marchés des ressources naturelles, des produits agricoles et des biens manufacturés. Pour ce qui est de l'exercice 2015-2016, nous avons défini certaines mesures d'intervention afin de gérer quatre risques (trois risques commerciaux et un risque opérationnel) ainsi que les secteurs de possibilités liés à nos résultats stratégiques et à notre profil de risque ministériel.

Le tableau de la page suivante illustre les quatre principaux secteurs de risque ministériel et incorpore leur probabilité de placement et leur incidence résiduelle respective.

Tableau 2 : Profil de risque ministériel de Transports Canada



Opportunités principales
R1. Efficacité de la surveillance de Sécurité et Sûreté : Renforcer et normaliser la surveillance pour tous les modes de transport et veiller à ce que les données opérationnelles soient exploitées
R2. Gestion des personnes : Attirer, perfectionner et maintenir en poste les employés ayant les compétences nécessaires pour l'avenir
R3. Efficience et fiabilité du réseau de transport : Prendre des mesures pour protéger et améliorer la compétitivité, la durabilité et la résilience des services de transports en tenant compte de l'évolution des marchés et de notre environnement ainsi que des exigences de la de sécurité et la sûreté
R4. Menace contre la sûreté : Travailler avec les intervenants en vue d'intervenir en cas d'incidents liés à la sûreté

Réponses aux principaux risques

Transports Canada (TC) gère les risques de manière à appuyer son processus décisionnel et à améliorer ses pratiques opérationnelles, y compris la manière dont les politiques sont élaborées, les priorités établies, les ressources affectées, les programmes exécutés et les activités réalisées. Notre approche de gestion des risques comprend notamment :

- une surveillance continue des risques;
- un rapport d'étape semestriel et l'efficacité des réponses aux risques.

Le tableau présente les éléments clés de la stratégie de réponse aux risques de TC sur la page suivante :

Risque	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
R1 – Efficacité de la surveillance de la sécurité et de la sûreté	Au cours de l'exercice 2015-2016, TC a mis en place des mesures pour améliorer sa gouvernance et ses processus et pour veiller à ce que son cadre de réglementation appuie de façon adéquate les activités de surveillance du réseau de transport national. Ces mesures visent entre autres à renforcer davantage la sécurité ferroviaire et la surveillance de la sûreté au Canada et à établir un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Résultats de la gestion des principaux risques : • TC a continué d'appliquer sa Directive sur la surveillance en matière de sécurité et de sûreté afin de renforcer davantage le réseau de transport canadien; • TC a établi un nouveau centre d'expertise en matière d'application de la loi, qui aide les régions à rendre leurs pratiques et leurs procédures d'assurance de la qualité plus uniformes en vue d'accroître l'efficacité et l'uniformité des activités de surveillance; • TC a mis en place le Plan d'action de la sécurité ferroviaire et a donné suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada en août 2014 à la suite de la publication du rapport d'enquête sur la tragédie du Lac-Mégantic; • TC a adopté une culture de surveillance axée sur les risques et s'est efforcé d'assurer une application plus uniforme des régimes nationaux et modaux d'application de la loi de même que de planification et d'établissement de rapports d'inspection fondés sur les risques, et a continué d'améliorer sa méthodologie; • TC a adopté une formation technique intégrée multimodale plus pratique et adaptée; • TC a continué de renforcer les systèmes de données dans l'ensemble des programmes afin d'améliorer la surveillance, le taux de conformité ainsi que les systèmes de gestion internes.	Résultat stratégique (RS) 3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr
R2 – Gestion des personnes	En 2015-2016, TC a pris des mesures pour recruter et maintenir en poste les bonnes personnes possédant les compétences requises au bon moment. Ces mesures comprenaient :	Dans l'ensemble des trois RS et des Services internes

[1] L'équipe du Nouveau pont pour le Saint-Laurent a été transférée à Infrastructure Canada en mars 2014. Le programme et les employés du Passage international de la rivière Détroit ont été transférés à Infrastructure Canada le 1er avril 2016.

Risque	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
	○ L'adoption d'une nouvelle approche de portefeuille pour les services de dotation en personnel; ○ La création du Conseil de gestion de la dotation; ○ L'accueil de la première vague de participants à l'Initiative de perfectionnement en leadership; ○ Le lancement du réseau de talents *mon*TC. Résultats de la gestion des principaux risques : • TC a adopté une nouvelle approche de portefeuille pour les services de dotation visant à améliorer la planification des programmes et la prestation des services à l'échelle nationale. Par conséquent, tous les programmes comprennent maintenant des stratégies de recrutement, de dotation et de gestion de l'effectif, comme des inventaires, des processus collectifs, des bassins facilement accessibles de candidats qualifiés et des bassins externes de la Commission de la fonction publique; • TC a créé le Conseil de gestion de la dotation en octobre 2015. Les membres de ce forum de la haute direction se réunissent régulièrement pour surveiller et contrôler les mesures de dotation internes de postes autres que EX; • TC et Infrastructure Canada ont accueilli la première vague de participants à l'Initiative de perfectionnement en leadership. Cette initiative offre aux employés qui souhaitent profiter de possibilités d'avancement la chance d'améliorer leurs compétences en leadership par l'entremise d'affectations de perfectionnement, d'encadrement, de mentorat et d'ateliers sur le leadership; • TC a officiellement lancé le Réseau de talents *mon*TC en février 2015, et les efforts se sont poursuivis tout au long de 2015-2016. Cette plateforme interne recueille des données sur les connaissances, les compétences, les expériences de travail ainsi que les intérêts de perfectionnement professionnel des employés. Il s'agit d'un important jalon en ce qui concerne l'engagement que nous avons pris dans le cadre de Destination 2020 pour promouvoir/accroître les connaissances au sujet des possibilités de perfectionnement professionnel; • Au cours de la dernière année, nous avons mis en œuvre avec succès la nouvelle Directive sur la gestion du rendement du Conseil du Trésor[xxi]. En 2015-2016, 96 % de nos employés ont reçu des objectifs de rendement.	

Risque	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
R3 – Réseau de transport efficient et fiable	En 2015-2016, nous avons continué à prendre des mesures pour rendre les portes d'entrée et les corridors plus efficaces afin d'appuyer la croissance économique du Canada, et d'accroître les connaissances et la capacité au sein de TC au sujet de l'adaptation aux changements climatiques. Ces mesures comprenaient : o la prise des mesures nécessaires pour régler les problèmes liés au vieillissement de l'infrastructure et les répercussions des changements climatiques et des événements météorologiques extrêmes. Résultats de la gestion des principaux risques : • L'examen de la *Loi sur les transports au Canada*[xxii] est terminé et le rapport définitif a été publié en février 2016. La stratégie de mobilisation pour le programme à long terme du Canada en matière de transports, qui a été lancée au début du printemps 2016, comprendra une réponse aux constatations formulées dans le rapport; • TC a appuyé les efforts du gouvernement fédéral ayant mené à la conclusion de l'accord de principe canado-américain le 10 mars 2016. Cet accord vise à établir un système de prédédouanement des passagers à quatre nouveaux sites au Canada et à élaborer des projets pilotes de précontrôle du fret; • TC a continué de fournir des services continus d'analyse stratégique, des conseils et une coordination sur les stratégiques d'adaptation aux changements climatiques, en mettant un accent particulier sur le Nord dans le cadre de la mise en œuvre de l'Initiative d'adaptation du transport dans le Nord. Nous avons entrepris d'autres projets de recherche visant notamment les corridors du transport maritime dans le Nord et les besoins en matière de données sur les conditions climatiques d'Environnement et Changement climatique Canada[xxiii]; • TC a participé aux activités d'adaptation interministérielles et internationales et a prodigué des conseils dans le cadre d'activités notamment les suivantes : o la mise à jour de l'évaluation nationale du climat de Ressources naturelles Canada (RNCan); o la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques[xxiv]; o la plateforme d'adaptation de RNCan[xxv]; o le Groupe d'étude sur les changements climatiques de l'Association des transports du Canada[xxvi];	RS1 – Un réseau de transport efficient RS2 – Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Risque	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
	○ le Forum international des transports[xxvii]; • Nous avons entrepris un projet dans le but d'évaluer les vulnérabilités possibles de l'ingénierie des infrastructures exposées aux changements climatiques et aux conditions météorologiques extrêmes à trois aéroports du Nord; • Nous avons entrepris l'évaluation des risques climatiques et des pratiques en matière d'adaptation pour le secteur canadien des transports, dans le cadre de laquelle RNCan animera une réunion en vue d'établir la portée pour les intervenants.	
R4 – Menaces pour la sûreté	En 2015-2016, TC a continué d'améliorer les systèmes et les processus en place en collaboration avec notre communauté d'intervenants en vue de renforcer notre capacité à faire face aux menaces pour la sûreté. Résultats de la gestion des principaux risques : • Nous avons collaboré avec l'Agence des services frontaliers du Canada[xxviii] en vue de développer une expertise à l'appui des projets pilotes de la stratégie intégrée de sécurité du fret[xxix] (SISF); • Nous avons discuté des options avec nos partenaires du Canada et des États-Unis (l'Agence des services frontaliers du Canada et la Customs and Border Protection des États-Unis[xxx]) pour assurer le déploiement national de l'évaluation de la SISF et des commentaires des intervenants; • Nous avons offert des activités de formation et des exercices pour renforcer les plans et les dispositions du Ministère en matière d'intervention, qui sont exigés en vertu de la *Loi sur la gestion des urgences*[xxxi]; • Nous avons examiné de façon plus approfondie le manuel d'inspection et d'application de TC qui comprend maintenant les directives sur les politiques opérationnelles normalisées afin d'incorporer les éléments clés de la directive sur la surveillance publiée en mars 2014; • Nous avons entrepris une importante analyse stratégique axée sur les risques afin d'évaluer nos options pour améliorer la sûreté du transport de marchandises dangereuses par train et par camion au Canada. Cet exercice comprend des consultations auprès des partenaires clés de l'industrie, des gouvernements provinciaux/territoriaux, du gouvernement américain et d'autres ministères du gouvernement;	RS3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Risque	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
	• Nous avons réalisé des examens et des analyses, et nous avons fourni un soutien stratégique dans le cadre de l'entente de prédédouanement aux frontières terrestres, ferroviaires et maritimes.	

Priorités organisationnelles

Transports Canada (TC) a recensé cinq priorités pour 2015-2016 dans le Rapport sur les plans et les priorités[xxxii]. Toutes nos priorités poursuivent les objectifs suivants :

- Cadrer avec les priorités du gouvernement du Canada;
- Aider le Ministère à atteindre ses résultats stratégiques;
- Traiter les risques auxquels fait face notre organisation.

Au cours de l'année, la haute direction a porté une attention spéciale aux plans élaborés en vue de respecter ces priorités et d'atteindre les résultats escomptés.

Priorité	Type[2]	Résultats stratégiques (RS) et programmes
Préciser et renforcer la surveillance de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada	Priorité déjà établie	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (tous les programmes)
Description		
Un réseau de transport sécuritaire et sûr permet d'assurer le mouvement des personnes et des marchandises dans l'ensemble du Canada et vers des destinations internationales sans crainte de perte de vie, de blessures ou de dommage matériel. En améliorant et en renforçant la fonction de surveillance de Transports Canada, le Ministère sera plus en mesure de travailler avec l'industrie du transport pour maintenir une culture de sécurité et de sûreté.		

Initiatives prévues[3]	Date de mise en œuvre[4]	Date d'achèvement	Statut	Lien vers les programmes de l'organisation
1) Déterminer les stratégies et répondre aux questions émergentes, y compris les suivantes :				
a) les recommandations du Bureau de la sécurité des transports découlant de la tragédie de Lac-Mégantic;	2015-04 2014-04	En cours En cours	En cours En cours	P3.3[5] P3.5

[2] Les différents types de priorités sont les suivants : priorité déjà établie – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport; priorité permanente – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport; priorité nouvelle – établie au cours de l'exercice visé dans le RPP ou le RMR.

[3] Le numéro associé à chaque initiative prévue correspond au numéro dans la section « Progrès vers la réalisation de la priorité » ci-dessous.

[4] Les dates de début et de fin reposent sur un format année-mois. Par exemple : 2015-04 = avril 2015.

[5] P = Programme

b) la protection et l'aménagement responsable des nouveaux aérodromes locaux par des tierces parties;	2014-12	En cours	En cours	P3.1
c) la sécurité dans le secteur des véhicules aériens sans pilotes pour assurer la sécurité et la sûreté du public et de notre espace aérien.	2014-11	En cours	En cours	P3.1
2) Appliquer une approche multimodale à la surveillance de la sécurité et de la sûreté en :				
a) continuant d'harmoniser les activités conformément à la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté[6];	2014-04	En cours	En cours	P3.9
b) continuant d'adopter une approche multimodale d'application de la loi;	2014-09 2014-04	En cours 2017-03	En cours En cours	P3.5 P3.9
c) adoptant un cadre stratégique multimodal pour favoriser et évaluer les Système de gestion de la sécurité[xxxiii] et les systèmes de gestion de la sûreté entre les modes de transport;	2014-01	2017-01	En cours	P3.9
d) terminant la mise en œuvre d'une formation multimodale intégrée;	2014-04	2016-12	En cours	P3.9

[6] La Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté du Ministère exige que des pratiques et des procédures d'assurance de la qualité soient mises en œuvre et que les normes de rendement établies soient respectées dans le cadre de tous les programmes de sécurité et de sûreté de Transports Canada.

e) améliorant et en adoptant une approche systématique pour déterminer et aborder les risques du programme.	2014-04 2015-01	En cours En cours	En cours En cours	P3.5 P3.9

Progrès vers la réalisation de la priorité

1) En ce qui concerne l'établissement des stratégies et la réponse aux questions émergentes :

   a) Dans le secteur de la sécurité ferroviaire, nous avons fait ce qui suit :
      - Terminer les révisions du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* pour faire suite à la recommandation du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) d'avoir des moyens de défense physiques supplémentaires pour immobiliser les trains, notamment :
        - l'application de freins à main;
        - les exigences en matière d'essai;
        - des moyens de défense physiques additionnels;
      - Mener des activités de surveillance pour faire suite à la recommandation du BST liée aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) en vue de renforcer la sécurité ferroviaire, y compris :
        - les évaluations initiales de chaque compagnie de chemin de fer;
        - des inspections ciblées pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer sont prêtes à mettre en place le nouveau régime de SGS, au titre duquel les responsables du Programme de sécurité ferroviaire entreprendront des vérifications au cours de l'exercice 2016-2017 (P3.3).

   Les responsables du Programme de transport des marchandises dangereuses[xxxiv] ont fait ce qui suit :
      - A commencé à faire la mise en œuvre du plan d'action de la gestion et d'autres engagements relatifs aux recommandations découlant de la vérification de 2011 du Commissaire à l'environnement et au développement durable[xxxv];
      - A adopté une nouvelle norme pour les wagons-citernes selon la recommandation du BST;
      - A donné suite aux recommandations du BST concernant :
        - les plans d'intervention d'urgence (PIU)[xxxvi];
        - les liquides inflammables[xxxvii] (P3.5).

   b) Dans le secteur de la sécurité aérienne, nous avons fait ce qui suit :
      - Tenir des consultations auprès des intervenants pour discuter de la stratégie d'aménagement responsable des aérodromes, qui comprenait la préparation des consultations - travaux d'aérodrome[xxxviii] pour modifier le *Règlement de l'aviation canadien*[xxxix]. Ces modifications ont été publiées au préalable dans l'édition du 11 juillet 2015 de la Partie I de la *Gazette du Canada*. Nous prévoyons que ces modifications soient publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 2016;
      - Élaborer et mettre en œuvre un arrêté ministériel pour interdire l'aménagement d'un aérodrome au Québec (P3.1).

c) Au chapitre des véhicules aériens non habités (UAV), nous avons fait ce qui suit :
   - Élaborer une stratégie de mobilisation sur les UAV (connus par de nombreux Canadiens sous le nom de drones), en profitant du moment de la publication de l'Avis de proposition de modification - Véhicules aériens non habités[xl], en mai 2015 aux fins de consultation afin :
     - d'accroître la sensibilisation aux UAV;
     - de consulter les intervenants de l'aviation et des UAV sur le futur cadre de réglementation pour les petits UAV;
   - Établir un comité interministériel des ministères et des organismes du gouvernement du Canada pour relever et résoudre les défis communs liés aux UAV;
   - Tenir un atelier sur la réglementation de Systèmes télécommandés Canada[xli] et une discussion de groupe avec l'Association du transport aérien du Canada[xlii];
   - Élaborer et publier un plan de travail sur le système d'aéronef non habité pour le Conseil de coopération Canada-État-Unis en matière de réglementation[xliii] en collaboration avec la Federal Aviation Administration[xliv] des États-Unis;
   - Lancer une campagne d'éducation et de sensibilisation sur les UAV et les modèles réduits d'aéronefs. Celle-ci comprenait notamment la diffusion d'une alerte à la sécurité de l'Aviation civile[xlv] pour rappeler aux personnes exploitant des véhicules aériens non habités les répercussions sur la sécurité et les conséquences de l'interférence avec les opérations des aéronefs habités, notamment les aéronefs de lutte contre les incendies (P3.1).

2) En ce qui concerne la mise en œuvre d'une approche multimodale pour la surveillance de la sécurité et de la sûreté :

   a) La Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté (DSSS) énonce les normes et les attentes minimales liées à la conception, à l'élaboration et à l'exécution des programmes de surveillance des modes dans l'ensemble des régions. Cette directive renforce notre engagement à renforcer et à améliorer les activités de surveillance du réseau de transport canadien.

      Les consultations menées dans l'ensemble des programmes ont permis de confirmer que les exigences relatives à la DSSS sont en général respectées et que les travaux ont été menés à bien afin de :
      - Mettre à jour les rôles et les responsabilités dans le document d'assurance de la qualité interne de Sécurité et sûreté;
      - Fournir une orientation aux responsables de l'ensemble des programmes de Sécurité et sûreté relativement aux objectifs de travail et aux indicateurs de rendement communs pour les inspecteurs et les gestionnaires/superviseurs.

      Un cadre de gestion des politiques sur les programmes a également été élaboré pour Sécurité et sûreté afin que l'utilisation des divers instruments de politique soit communément comprise. Notre objectif est de normaliser les politiques de Sécurité et sûreté afin de les appliquer à l'ensemble des programmes (P3.9).

   b) La sécurité et la sûreté multimodale se sont poursuivies avec la mise en œuvre d'une approche d'application de la loi multimodale de concert avec le Centre d'expertise en matière d'application de la loi, dans le cadre de laquelle le Centre a réalisé ce qui suit :

- S'assurer que les inspecteurs du Programme de transport des marchandises dangereuses ont reçu de la formation sur tous les aspects du transport de marchandises dangereuses, et ce, dans tous les modes de transport (P3.5);
- Examiner environ 200 dossiers relevant de la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada[xlvi] (TATC) pour assurer l'établissement d'une approche multimodale uniforme de gestion des dossiers et de présentation de cas de TATC;
- Créer un manuel à l'appui des agents, qui renferme des renseignements détaillés sur les politiques, les normes et les processus opérationnels facilement accessibles afin que les politiques soient appliquées de façon uniforme dans l'ensemble des programmes d'application de la loi de Transports Canada;
- Former les agents des programmes d'application de tous les modes sur les procédures liées à la « rédaction d'information pour obtenir un mandat de perquisition » avec l'aide du Collège canadien de police[xlvii]. Ces agents peuvent maintenant préparer des documents juridiques pour obtenir des autorisations judiciaires (p. ex., mandats de perquisition, ordonnances de communication, etc.) (P3.9).

c) Nous avons analysé et rédigé un cadre stratégique afin de promouvoir et d'évaluer les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et les systèmes de gestion de la sûreté (SGSu) dans l'ensemble des modes. Ce cadre permettra de :
   - Guider la réglementation de l'industrie en fournissant une orientation interne sur l'applicabilité, la conception et l'exécution de nos activités de surveillance liées aux systèmes de gestion;
   - Permettre la présentation uniforme des raisons pour lesquelles nous avons choisi d'utiliser la réglementation sur les systèmes de gestion pour améliorer la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada, ainsi que de la façon dont nous avons préconisé cette utilisation et l'endroit où nous avons choisi de promouvoir cette utilisation (P3.9).

d) La mise en œuvre de la formation technique multimodale intégrée pour Sécurité et sûreté a permis de :
   - Normaliser les processus et les méthodologies en donnant aux employés une orientation commune pour les diverses activités d'apprentissage, d'administration et de formation;
   - Consolider les systèmes de gestion d'apprentissage (SGA) de Sécurité et sûreté en un seul système, ce qui a permis de :
     - Rehausser l'accessibilité à la gestion des renseignements par les employés;
     - Réduire au minimum le besoin d'appuyer les SGA;
   - Établir une direction intégrée qui a permis de :
     - Centraliser les fonctions de gestion des ressources humaines et financières;
     - Clarifier les rôles et les responsabilités liées à la formation technique (P3.9).

e) Nous avons entrepris un certain nombre d'initiatives qui ont amélioré notre démarche relative à l'établissement et à l'atténuation des risques pour les programmes. Ces initiatives comprenaient l'élaboration et la mise en œuvre de ce qui suit :

- Les éléments suivants du Programme de transport des marchandises dangereuses :
  - Le plan national de surveillance, qui repose sur le cadre de priorisation des inspections, entré en vigueur le 1er avril 2015;
  - La mise au point, en mars 2016, du cadre de gestion intégrée des risques, qui tient compte des tendances et des volumes dans le secteur des transports (P3.5).
- Un « document sur l'environnement de la planification », qui intègre une étude environnementale et une méthodologie d'analyse des risques pour normaliser la façon dont les risques pour les programmes sont cernés et gérés au sein de Sécurité et sûreté;
- Des plans nationaux de surveillance axés sur les risques, qui décrivent les activités clés visant à atténuer les risques pour le transport. Ces plans comprennent une vaste gamme d'activités de surveillance qui vont au-delà des inspections et qui fournissent une présentation visuelle de l'environnement du risque;
- Un « cadre d'établissement des priorités de la planification », qui a permis de comparer les plans, les priorités et les risques afin de prendre des décisions éclairées sur la tolérance au risque et l'affectation des ressources (P3.9).

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Poursuivre la contribution au programme de développement durable et d'exploitation responsable des ressources du gouvernement	Priorité déjà établie	RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programmes 3.2 et 3.9)

Description

Le gouvernement du Canada prend des mesures pour s'assurer que l'exploitation des ressources naturelles du Canada contribue à la croissance soutenue de l'économie et à la création d'emplois tout en renforçant la protection de l'environnement.

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Statut	Lien vers les programmes de l'organisation
1) Continuer de renforcer la sécurité des navires-citernes et le régime national de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans le cadre des activités des phases 1 et 2 du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes[xlviii];	2014-08	2020-03	En cours	P2.2
2) Déterminer les exigences stratégiques futures dans le Nord, en mettant l'accent sur les services et les infrastructures de transport qui renforceront le transport sécuritaire et respectueux de l'environnement dans tous les modes;	2015-01	En cours	En cours	P2.2
3) À l'appui de l'approche pangouvernementale de l'examen des grands projets, continuer de favoriser un réseau de transport intégré qui facilite la protection de l'environnement et la prise en considération de la mobilisation des	2015-03	2020-03	En cours	P2.3

Autochtones, des provinces et des territoires, des collectivités et des intervenants.				

Progrès vers la réalisation de la priorité

1) Nous avons poursuivi la modernisation du Programme d'intervention environnementale de Transports Canada. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[xlix] a reçu la sanction royale en décembre 2014, et les modifications subséquentes à la réglementation sont toujours en cours. Ces changements prévoient :
   - Renforcer les exigences actuelles;
   - Renforcer la supervision pour la prévention de la pollution et l'intervention aux installations de manutention d'hydrocarbures;
   - Éliminer les obstacles juridiques qui, autrement, pourraient empêcher les agents d'organismes d'intervention canadiens de participer aux activités de nettoyage.

   Nous avons poursuivi la mise en œuvre du Programme national de surveillance aérienne[l] et avons inspecté les navires-citernes étrangers afin de :
   - Dissuader les pollueurs potentiels dans les eaux canadiennes;
   - Veiller à ce que les navires-citernes satisfassent à des normes nationales et internationales rigoureuses.

   Le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes[li] intitulé « Un examen du régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires - Mettre le cap sur l'avenir, phase II - Exigences s'appliquant à l'Arctique et aux substances nocives et potentiellement dangereuses à l'échelle nationale[lii] » a été publié le 8 avril 2015. Les représentants du gouvernement ont mobilisé des groupes autochtones et des intervenants à l'échelle du pays pour guider les orientations stratégiques à venir.

   Nous avons poursuivi l'exécution de plusieurs programmes de subventions et de contributions afin de poursuivre le renforcement de la sécurité maritime, y compris le financement de ce qui suit :
   - Le Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping[liii], un organisme indépendant à but non lucratif ayant pour mandat d'effectuer des recherches impartiales et fondées sur des éléments probants sur le transport maritime au Canada;
   - Les travaux d'Ocean Networks Canada[liv], qui visent à transformer les données océanographiques en des renseignements de navigation afin de cerner les risques potentiels pour la navigation;
   - Le Programme de financement de la participation communautaire[lv], qui vise à aider les groupes autochtones et les collectivités locales à participer aux discussions sur les enjeux liés au transport maritime.

   Nous avons également continué de faire avancer le projet pilote sur la planification d'intervention localisée[lvi] dans le cadre duquel une approche axée sur les risques concernant l'état de préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures dans le sud de la Colombie-Britannique, la Voie maritime du Saint-Laurent, la baie de Fundy (Nouveau-Brunswick) et Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse) est mise à l'essai (P2.2).

2) Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec la Garde côtière canadienne[lvii] et le Service hydrographique du Canada[lviii] pour élaborer l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord (P2.2).

3) Transports Canada a contribué à l'approche pangouvernementale appliquée pour les évaluations environnementales, les consultations auprès des Autochtones et les examens réglementaires de grands projets de ressources. Le Ministère a notamment collaboré avec d'autres ministères du gouvernement pour assurer l'adoption d'approches coordonnées et efficaces dans le cadre de l'application des processus du Bureau de gestion des grands projets[lix] et du Bureau de gestion des projets nordiques[lx] (P2.3).

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Améliorer la compétitivité du Canada et l'infrastructure de transport clé	Priorité déjà établie	RS1 Un réseau de transport efficient (programmes 1.1 et 1.2) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programme 3.6)

Description

Un réseau de transport efficient appuie le commerce et la prospérité économique et il contribue à la qualité de vie des Canadiens. Il est essentiel pour le réseau de transport que les grands corridors de commerce soient dotés d'infrastructures adéquates.

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Statut	Lien vers les programmes de l'organisation
1) Continuer la transition des activités de projet liées à la construction et à la gestion d'un nouveau pont international à l'Autorité du pont Windsor-Détroit[lxi]; l'acquisition de propriétés et le travail avec l'Administration, l'État du Michigan et les organismes fédéraux des États-Unis aux fins de l'avancement du projet;	2014-08	2016-03	Vers l'INFC[7]	P1.2
2) Continuer de surveiller la porte d'entrée Port de Vancouver[lxii] pour améliorer l'efficience du port le plus achalandé du Canada;	2008-01	En cours	En cours	P1.2
3) Réaliser les initiatives du Plan d'action Par-delà la frontière liées à la facilitation et à la sûreté du transport transfrontalier, y compris le Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière 3.0.	2015-04 2011-12 2012-04	En cours En cours En cours	En cours En cours En cours	P1.1 P1.2 P3.6

[7] INFC = Infrastructure Canada

Progrès vers la réalisation de la priorité

1) Les activités de projet destinées à l'Autorité du pont Windsor-Détroit ont été transférées à Infrastructure Canada le 4 novembre 2015 (P1.2).

2) Nous avons continué de surveiller les enjeux émergents au Port de Vancouver, y compris ceux liés au camionnage et à l'expansion portuaire. Nous avons également continué de coprésider les réunions du Comité intermodal de la Table sur le rendement de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Le mandat du comité consiste à améliorer l'efficacité et la compétitivité à long terme de la chaîne d'approvisionnement de l'Asie-Pacifique en réunissant des intervenants clés au sein de la chaîne d'approvisionnement pour faciliter les discussions (P1.2).

3) Nous avons mené à bien les initiatives suivantes du Plan d'action Par-delà la frontière avec nos partenaires gouvernementaux du Canada et des États-Unis :
   - La préparation d'une ébauche complète du Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière 3.0 en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), les provinces et les autorités responsables des ponts et des tunnels;
   - La réalisation de nouveaux progrès dans le cadre du déploiement des systèmes de détection des explosifs homologués par la Transportation Security Administration[lxiii] (TSA) des États-Unis aux huit aéroports de prédédouanement du Canada;
   - L'appui de la mise en œuvre de la nouvelle Entente sur les initiatives de précontrôle pour les modes terrestre, ferroviaire, maritime et aérien avec les É.-U. (P1.1).
   - L'organisation d'une série de cinq webinaires prenant la forme de tables rondes régionales pour offrir de la formation et de l'assistance technique aux organisations qui souhaitent élaborer des solutions automatisées de mesure des temps d'attente à la frontière (P1.2).
   - La mise en œuvre de la Stratégie intégrée de sécurité du fret du plan d'action Par-delà la frontière, en collaboration avec la TSA, en faisant ce qui suit :
     - Assurer le renouvellement de trois ans de l'Entente de reconnaissance mutuelle du fret aérien canado-américaine en avril 2015;
     - Réaliser des progrès quant à la prolongation de l'entente afin de tenir compte des contrôles de sécurité ayant été effectués par d'autres entités plus tôt dans la chaîne d'approvisionnement du fret aérien (p. ex., les expéditeurs);
     - Poursuivre la collaboration conjointe avec l'ASFC afin d'harmoniser les exigences de l'industrie dans le cadre du Projet pilote de ciblage du fret aérien préalable au chargement[lxiv] (CFAPC) avec les projets pilotes réalisés aux É.-U. et en Europe à mesure que le projet pilote de CFAPC continue de démontrer l'utilisation efficace des renseignements préalables concernant le fret avant chargement à titre de mesure de sûreté aérienne additionnelle (P1.1 et P3.6).

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Veiller à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins du réseau de transport à long terme	Priorité déjà établie	RS1 Un réseau de transport efficient (tous les programmes) RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programme 3.6) Programme 4.1 Services internes (SI)

Description

Le transport est indispensable à la prospérité sociale et économique du Canada. Cette priorité permet de veiller à ce que nos approches stratégiques continuent d'être pertinentes, de répondre aux besoins du secteur des transports et de tenir compte des objectifs sociaux, économiques et environnementaux.

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Statut	Lien vers les programmes de l'organisation
1) Élaborer un plan pour aborder les recommandations découlant de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC);	2015-04 2016-01	En cours En cours	En cours En cours	P4 (SI) P4 (SI)
2) Adopter des stratégies pour garantir une gestion rigoureuse des actifs de transport, y compris les suivantes :				
a) l'élaboration d'une stratégie à long terme relative aux aéroports;	2016-02 2014-05	En cours 2015-05	En cours Reportée	P1.1 P1.3
b) l'amélioration et l'adoption d'une nouvelle stratégie de gestion de biens portuaires;	2014-03	2020-03	En cours	P1.3
c) l'élaboration de stratégies à long terme pour les services de traversier et les services aériens;	2016-02 2014-03	En cours En cours	En cours En cours	P1.1 P1.3

3) Renforcer les connaissances et les capacités en matière d'adaptation au changement climatique et intégrer ces considérations à la prise de décisions;	S. O.[8]	En cours	En cours	P2.2
4) Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur des transports en poursuivant l'élaboration de règlements visant le secteur des transports et la mise en œuvre d'initiatives de transport écologique qui peuvent également contribuer aux objectifs en matière d'économie et de sécurité;	2011-04	2019-03	En cours[9]	P2.1 and P2.3
5) Appuyer la bonne gouvernance organisationnelle des sociétés d'État et d'autres entités sans lien de dépendance du portefeuille des Transports pour contribuer à la réalisation de leurs objectifs d'intérêt public et de leurs objectifs commerciaux.	S. O.	En cours	En cours	P4 (SI)

Progrès vers la réalisation de la priorité

1) En ce qui concerne l'élaboration d'un plan pour donner suite aux recommandations découlant du Rapport de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), qui a été déposé au Parlement le 25 février 2016, nous avons fait ce qui suit :
   - Mettre l'accent sur la participation avec les intervenants et les Canadiens en 2016 pour établir le programme de transport à long terme du gouvernement (P4 - SI);
   - Élaborer une stratégie de communication et un site Web pour discuter des recommandations du rapport d'examen de la LTC (P4 - SI);
   - Élaborer un processus de mobilisation avec les Canadiens, les intervenants et les provinces/territoires afin d'orienter l'élaboration d'un programme de transport à long terme au Canada, en faisant ce qui suit :

[8] S. O. = Sans objet ou date non disponible.

[9] Prolongation du financement prévu dans le budget de 2016.

- Écouter leurs points de vue sur le rapport d'examen de la LTC et examiner de façon plus approfondie les enjeux qu'il soulève;
- Discuter des idées sur ce que le réseau devrait être dans le futur;
- Définir les secteurs prioritaires d'intervention à court et à moyen terme pour atteindre ce but (P4 - SI).

2) En ce qui concerne l'adoption de stratégies visant à garantir une solide gestion des actifs relatifs au transport, nous avons fait ce qui suit :
   a) Travailler avec le secteur aérien sur les recommandations découlant de l'examen de la LTC (P1.1);

      Les recommandations découlant de l'examen de la LTC liées à l'adoption de futures stratégies de gestion des actifs aéroportuaires ont été prises en compte dans l'élaboration de la stratégie de gestion à long terme des actifs aéroportuaires en 2015-2016 (P1.3).

   b) Annoncer le nouveau Programme de transfert des installations portuaires[lxv] le 24 avril 2015. La première étape de la phase de vente a été lancée en juin 2015 et la phase de cession a débuté le 6 janvier 2016 selon le principe d'une installation portuaire à la fois (P1.3).

   c) Poursuivre notre analyse des cadres stratégiques sur la protection des consommateurs et la propriété étrangère pour les services aériens, qui a commencé avant la publication du rapport de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*. Nous avons entamé des discussions avec le secteur aérien en fonction des recommandations du rapport (P1.1);

      En ce qui concerne les services de traversier, nous avons fait ce qui suit :
      - Renouveler le Programme de contribution pour les services de traversier, lequel appuie trois services dans le Canada atlantique et l'Est du Québec;
      - Remplacer le NM[10] *Princess of Acadia* par le NM *Fundy Rose* sur la liaison entre Saint John et Digby en juillet 2015 (P1.1 et P1.3).

      En ce qui concerne l'élaboration de stratégies à long terme pour les services aériens, nous avons axé nos analyses sur les enjeux les plus importants liés à la politique en matière de transport aérien (p. ex., les accords bilatéraux élargis), ce qui nous a permis de tenir compte des recommandations de l'examen de la LTC (P1.3).

3) Dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne, la surveillance de la circulation dans l'Arctique au cours de la saison de navigation s'est poursuivie afin d'assurer le respect des mesures de prévention de la pollution à l'échelle nationale. Il sera important d'ériger des infrastructures convenables pour aider les collectivités du Nord du Canada à s'adapter aux changements climatiques (P2.2).

4) En ce qui concerne la réduction des gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, nous avons élaboré de façon plus approfondie les règlements dans le secteur des transports et mis en œuvre des initiatives de transport propre qui peuvent également contribuer aux objectifs en matière d'économie et de sécurité, en faisant ce qui suit :

[10] NM = Navire à moteur

- Poursuivre notre participation active aux comités de l'Organisation maritime internationale[lxvi] afin de :
  - Réduire les polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants climatiques de courte durée de vie provenant du transport maritime international;
  - Participer aux réunions pertinentes ainsi qu'aux activités des groupes de travail et de la correspondance;
- Diriger la participation du gouvernement du Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale[lxvii] (OACI) en vue de réduire l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement en faisant ce qui suit :
  - Réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale;
  - Prodiguer des conseils, assurer un leadership et définir le contexte canadien.
- Publier le rapport annuel de 2014 et la mise à jour de 2015 du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation[lxviii];
- Élaborer de façon plus approfondie le projet de *Règlement sur les émissions des locomotives*[lxix] qui contribuera à réduire les émissions des principaux contaminants atmosphériques des locomotives au Canada. Nous prévoyons une publication préalable dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* au cours de l'exercice 2016-2017;
- Poursuivre la collaboration avec :
  - les provinces et les territoires pour mettre à jour et/ou créer de nouvelles normes et de nouveaux codes afin de garantir une utilisation sécuritaire des carburants de remplacement par les véhicules automobiles;
  - la National Highway Traffic Safety Administration[lxx] des États-Unis et le Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules[lxxi] pour élaborer et mettre à jour un règlement sur :
    - la sécurité de l'hydrogène et des pneus;
    - la sécurité des piétons ayant une déficience visuelle en ce qui a trait à l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides électriques qui sont silencieux;
    - la sécurité du système de stockage de l'énergie de ces véhicules;
- Effectuer une revue annuelle de l'analyse environnementale et de la technologie du Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules[lxxii] pour mettre à jour/réviser les points touchant la technologie;
- Terminer deux projets dans le cadre du Programme d'alimentation à quai pour les ports[lxxiii] avec :
  - le port d'Halifax[lxxiv] (Administration portuaire d'Halifax);
  - les British Columbia Ferry Services[lxxv] (BC Ferries);

  Deux projets additionnels sont en cours avec :
  - l'Administration portuaire de Montréal[lxxvi] concernant les navires de croisière à la jetée Alexandra;
  - l'Administration portuaire de Vancouver Fraser concernant deux terminaux à conteneurs (Centerm et Deltaport);
- Signer deux accords de contribution relatifs aux projets avec Grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal[lxxvii] (CargoM) dans le cadre du programme des systèmes de réservation des camions pour :

- Établir une « voie rapide » au port de Montréal;
- Installer un dispositif GPS (système de positionnement global) à bord des camions afin d'assurer un meilleur suivi des mouvements de factage[11] dans le port de Montréal et ses plaques tournantes logistiques environnantes.

Ensemble, ces deux projets permettront de :

- Rehausser l'efficacité du transport de camions aux installations terminales des ports pour conteneurs et aux plaques tournantes logistiques environnantes;
- Réduire la marche au ralenti des camions;

- Poursuivre les discussions avec les intervenants dans le cadre de l'Initiative sur l'empreinte carbonique des portes d'entrée afin d'évaluer l'intérêt continu à l'égard de l'initiative et de recenser :
  - les besoins en matière de données;
  - les domaines possibles d'amélioration (P2.1).
- Poursuivre l'établissement de la zone de contrôle des émissions dans les eaux côtières nord-américaines[lxxviii] et mettre en place des normes rigoureuses limitant les émissions d'oxyde d'azote par les bâtiments aux termes du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*[lxxix] (P2.3).

5) Le Ministère a appuyé le ministre dans ses efforts pour promouvoir une bonne gouvernance organisationnelle des sociétés d'État et d'autres entités indépendantes dans le portefeuille de Transports en faisant ce qui suit :
   - Adopter la nouvelle politique de nomination pour le gouverneur en conseil[lxxx] du gouvernement, qui est ouverte, transparente et fondée sur le mérite, et qui a été annoncée par le premier ministre le 25 février 2016;
   - Remettre en question et faciliter l'examen des plans d'entreprise des sociétés d'État par le Conseil du Trésor;
   - Aider les sociétés d'État à obtenir le financement fédéral en matière d'infrastructure dans le budget de 2016[lxxxi];
   - Faciliter :
     - l'approbation par le ministre et le dépôt au Parlement des sommaires des plans d'entreprise;
     - le dépôt des rapports annuels des sociétés d'État au Parlement (P4 - SI).

[11] Le factage désigne le transport de marchandises sur une courte distance, effectué la plupart du temps dans le cadre d'un déménagement général plus long et dans un seul quart de travail.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Adopter les mesures d'efficience et de renouvellement du gouvernement du Canada	Priorité déjà établie	Tous les RS[12] et tous les programmes

Description

Le gouvernement du Canada reconnaît le besoin de s'adapter au rythme rapide auquel le monde évolue, où les mots d'ordre sont l'innovation, la souplesse et la productivité, afin d'atteindre deux objectifs, soit améliorer les services et assurer une utilisation optimale des ressources.

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Statut	Lien vers les programmes de l'organisation
1) Mobiliser les employés dans le but d'améliorer la fonction publique de l'avenir en mettant en œuvre des initiatives du portefeuille de Destination 2020 et en contribuant aux initiatives pangouvernementales de Destination 2020;	2015-04	En cours	En cours	P4 (SI)
2) Contribuer aux initiatives pangouvernementales de transformation et les adopter afin d'améliorer l'efficience des services internes (p. ex. transformation des Ressources humaines et des Finances, renouvellement du Web, améliorations du service, transformation des services de courriel);	2014-04	En cours	En cours	P4 (SI)
3) Améliorer nos activités de gestion des personnes à l'appui d'une fonction publique productive et à rendement élevé en : a) harmonisant notre planification des ressources humaines en fonction des	S. O.	En cours	En cours	P4 (SI)

[12] Même si tous les responsables des RS ont contribué à la réalisation des initiatives prévues dans le cadre de cette priorité, ce sont les Services internes qui ont dirigé le processus.

besoins actuels et futurs en mettant l'accent sur le recrutement, le maintien en poste et les efforts de perfectionnement des employés; b) misant sur des activités de gestion des talents et du rendement pour aborder les possibilités de promotion et de mobilité des employés, tout en abordant les besoins du Ministère en matière de relève et de transfert des connaissances au moyen d'initiatives telles que le Réseau de talents de TC[13] et l'Initiative de développement du leadership	S. O.	En cours	En cours	P4 (SI)
4) Améliorer l'efficience et la capacité des systèmes de gestion de l'information pour veiller à ce que les données soient exhaustives, uniformes, fiables et « partageables » grâce à la mise en œuvre d'une stratégie intégrée de gestion de l'information et de la technologie de l'information qui appuie mieux la prestation de nos programmes et services[14].	2014-03	En cours	En cours	P4 (SI)
Progrès vers la réalisation de la priorité				
1) En ce qui concerne la mobilisation des employés afin qu'ils améliorent la fonction publique de l'avenir au moyen de la mise en œuvre des initiatives du portefeuille qui s'inscrivent dans le cadre de Destination 2020 ainsi des contributions aux initiatives pangouvernementales connexes, nous avons réalisé ce qui suit : • Appuyer l'initiative Destination 2020 du gouvernement du Canada en travaillant de concert avec la communauté des régulateurs fédéraux pour définir les exigences opérationnelles communes afin d'améliorer la technologie pour les inspecteurs; • Organiser une foire de réseautage afin de permettre aux participants d'élargir leur réseau professionnel, de rencontrer de nouveaux collègues et de découvrir différentes fonctions au sein de divers groupes;				

[13] Le Réseau de talents monTC est une plateforme de média social interne qui cerne les connaissances, les aptitudes, les compétences, les expériences de travail et les intérêts en matière de perfectionnement professionnel des employés. Il donne aux employés l'occasion de parfaire leurs aptitudes et leurs compétences grâce à des affectations de perfectionnement, de l'encadrement, du mentorat et des ateliers.

[14] L'Initiative de développement du leadership donne aux employés l'occasion de parfaire leurs aptitudes et leurs compétences grâce à des affectations de perfectionnement, de l'encadrement, du mentorat et des ateliers.

- Ajouter un nouvel outil à notre plateforme des médias sociaux, soit le « Réseau de talents *mon*TC (intranet) », afin d'aider :
  - les employés à trouver un encadreur, un mentor ou un collègue qui partage leurs intérêts;
  - les gestionnaires à trouver des employés qui ont les compétences requises pour des affectations au même niveau ou des projets (P4 - SI).

2) Transports Canada a continué d'appuyer l'orientation du gouvernement en collaborant avec Services partagés Canada[lxxxii] (SPC), le Secrétariat du Conseil du Trésor[lxxxiii] (SCT) et d'autres ministères pour faire progresser les initiatives organisationnelles suivantes du gouvernement du Canada :
   - l'Initiative de transformation des services de courriel : la migration prévue de plus de 6 000 adresses de courriel de Transports Canada vers @canada.ca a été reportée par SPC et devrait se faire en 2016-2017.
   - la transition vers le système des ressources humaines (PeopleSoft) et le système financier (SAP) du gouvernement du Canada (GC) : Nous avons amorcé la planification préliminaire et nous avons eu des discussions initiales avec les intervenants. Nous prévoyons présenter une proposition d'investissement à l'appui de la transition vers Mes RH du GC (PeopleSoft) en 2017-2018. La transition du système financier (SAP) devrait avoir lieu à une date ultérieure;
   - la migration vers GCDOCS : À ce jour, nous avons réalisé une évaluation et une analyse préalables au projet afin d'examiner sa portée et ses besoins. Nous prévoyons présenter une proposition d'investissement à l'appui de la transition vers GCDOCS en 2017-2018;
   - la migration des sites Web du gouvernement du Canada vers Canada.ca[lxxxiv] : Transports Canada fait officiellement partie du site Web Canada.ca depuis le 30 septembre 2015. Nous sommes en voie de respecter le délai de décembre 2016 et ainsi nous assurer que toutes les applications Web incluses dans la portée conduisent à l'utilisation des nouveaux modèles Canada.ca à déploiement central fournis par le SCT. Plusieurs applications ont déjà été rendues conformes. Nous prévoyons que la migration des pages Web de Transports Canada vers Canada.ca débute en septembre 2016 et se termine en décembre 2017 (P4 - SI).

3) À propos de l'amélioration de nos activités de gestion des personnes visant à appuyer une fonction publique productive à rendement élevé, nous avons effectué ce qui suit :
   a) Harmoniser la planification de nos ressources humaines avec les besoins actuels et futurs de façon continue. Diverses mesures ont été mises en place pour tenir compte des efforts du Ministère en ce qui concerne le recrutement, le maintien en poste et le perfectionnement des employés, y compris :
      - les stratégies de recrutement ciblées;
      - l'utilisation d'outils des médias sociaux pour établir une stratégie de marque à des fins de recrutement (P4 - SI).

   b) La plateforme « Réseau de talents *mon*TC » est une plateforme interne des médias sociaux où les gestionnaires peuvent inviter des personnes à combler des postes temporaires. À la fin de l'exercice 2015-2016, environ 22 % de nos employés étaient inscrit au Réseau.

      L'Initiative de perfectionnement en leadership (IPL) permet aux employés cherchant de l'avancement dans une perspective de carrière à perfectionner leurs compétences en leadership en leur offrant des affectations enrichies de perfectionnement, de l'encadrement, du mentorat et des ateliers sur le leadership. L'IPL comptait 13 participants au cours de l'exercice 2015-2016. (P4 - SI).

4) En ce qui concerne les efforts déployés par TC pour améliorer l'efficacité et la capacité des systèmes de gestion de l'information en vue d'assurer l'intégralité, l'uniformité, la fiabilité et « la possibilité de partage » des données, voici ce qui a été réalisé :
   - Plan de mise en œuvre pour un gouvernement ouvert : Le sous-ministre a approuvé le plan en octobre 2015. Nous nous attendons à ce que la diffusion publique suivra au milieu de l'année 2016 et que la première mise à jour annuelle aura lieu d'ici le 31 octobre 2016.
   - Mobilité : Nous avons lancé cette initiative dans le cadre du plan Destination 2020 du gouvernement du Canada visant à moderniser les processus opérationnels et à aider les inspecteurs à travailler de façon plus efficace en utilisant les technologies mobiles sur le terrain. L'objectif consiste à :
     - Fournir aux inspecteurs une technologie mobile rentable et efficace grâce à laquelle il est possible d'effectuer une saisie de données unique;
     - Gérer les données en temps réel.

   Le projet repose sur une approche en cinq étapes. Les phases un et deux ont été terminées en mars et en juin 2015 respectivement (P4 - SI).

Section II : Aperçu des dépenses

Dépenses réelles

Le tableau suivant offre un résumé des ressources financières budgétaires totales de Transports Canada pour l'exercice 2015–2016. Pour obtenir plus de détails sur les ressources financières, y compris les ajustements, veuillez consulter le site Web de Transports Canada[lxxxv].

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015–2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015–2016	Écart (prévues moins réelles)
1 615 012 278	1 615 012 278	1 804 500 222	1 569 127 062	45 885 216

L'écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable à de nombreux facteurs, y compris les dépenses moins élevées que prévu dans le cadre du Programme pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, en raison notamment des :

- Retards dans l'exécution des projets d'infrastructure liés au Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers[lxxxvi];
- Retards dans l'acquisition des propriétés liées au pont international Gordie-Howe.

Ce surplus a partiellement été compensé par certaines dépenses imprévues, comme :

- Les coûts associés à un règlement à l'amiable unique;
- Les nouvelles initiatives financées par le budget 2016, comme l'Initiative fédérale liée aux infrastructures, qui n'étaient pas incluses dans les plans de 2015-2016.

Nous avons continué de remplir notre mandat tout en gérant les ressources de façon prudente et responsable. Le Ministère devait envisager ses options pour réaffecter les dépenses peu prioritaires à des éléments hautement prioritaires afin de pouvoir mettre l'accent sur les priorités de base en 2015-2016, tout en respectant les crédits budgétaires.

Le tableau suivant offre un résumé des ressources humaines totales (équivalents temps plein [ETP]) pour Transports Canada pour l'exercice 2015-2016.

Ressources humaines

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Écart (prévues moins réelles)
5 243	5 263	(20)

Les données associées aux ÉTP prévus qui figurent dans le Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada (5 243 ÉTP en 2015-2016) reposent principalement sur des renseignements historiques et des décisions du gouvernement qui entraînent l'augmentation (nouveaux programmes) ou la diminution (changement dans le mandat ou les priorités) du nombre d'employés de TC.

Sommaire du rendement budgétaire

Les tableaux suivants présentent les éléments suivants :

- les dépenses prévues pour 2015–2016 et les deux prochains exercices, par programme, pour appuyer chaque résultat stratégique;
- les dépenses ministérielles réelles totales pour l'ensemble des programmes pour 2015–2016 et pour les deux exercices précédents; et
- l'alignement des programmes des résultats stratégiques 1, 2 et 3 en ce qui concerne leur contribution aux résultats du gouvernement du Canada.

Les **dépenses prévues** comprennent les crédits de fonctionnement, les crédits d'immobilisations, les crédits pour les subventions et contributions et les crédits législatifs conformément au budget principal des dépenses. Pour de plus amples renseignements sur les dépenses prévues, veuillez consulter le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada.

Les autorisations totales (pouvant être utilisées) représentent les budgets de fin d'exercice selon les Comptes publics. Ces autorisations comprennent les crédits pour dépenses de fonctionnement, les crédits pour dépenses en immobilisations, les crédits pour subventions et contributions, les crédits législatifs ainsi que les affectations bloquées.

Les dépenses réelles (autorisations utilisées) représentent les dépenses au cours de l'exercice complet selon les Comptes publics, ce qui comprend les dépenses liées aux crédits pour dépenses de fonctionnement, aux crédits pour dépenses en immobilisations, aux crédits pour subventions et contributions et aux crédits législatifs.

Tel qu'il est indiqué dans le tableau de la Section II, certains programmes semblent avoir dépassé les ressources disponibles totales qui leur sont attribuées. Un des facteurs ayant contribué à ces écarts est le fait que les chiffres liés aux dépenses prévues ne reflètent pas les réalignements internes qui sont jugés nécessaires pour financer la résolution des nouveaux enjeux, les priorités ministérielles et les modifications apportées à la prestation de programmes.

Nom du programme et numéro	Résultats du gouvernement du Canada[lxxxvii]	Dépenses réelles 2013-2014	Dépenses réelles 2014-2015	Dépenses prévues 2015-16	Budget principal des dépenses 2015-2016	Autorisations totales 2015-2016	Dépenses réelles 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficace[15]									
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	Un marché équitable et sécurisé	11 917 295	28 290 806	24 473 890	24 473 890	25 633 462	26 968 970	21 711 678	21 691 405
1.2 Portes d'entrée et corridors	Une croissance économique forte	336 988 453	448 362 484	576 569 290	576 569 290	573 185 796	405 981 642	259 603 003	73 688 846
1.3 Infrastructures de transport	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	363 848 205	455 366 393	399 495 001	399 495 001	460 209 499	412 254 667	415 437 562	338 824 026
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	12 885 608	0	0	0	0	0	0	0
	RS1 Total :	**725 639 561**	**932 019 683**	**1 000 538 181**	**1 000 538 181**	**1 059 028 757**	**845 205 279**	**696 752 243**	**434 204 277**
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement									
2.1 Air pur - Transport	Un environnement propre et sain	27 755 589	24 011 027	29 417 677	29 417 677	30 427 629	16 606 208	12 017 045	1 891 550
2.2 Eau propre - Transport	Un environnement propre et sain	16 198 195	24 421 705	31 902 400	31 902 400	33 223 348	26 686 601	29 181 758	18 477 551

[15] Le programme 1.4 Innovation dans le secteur des transports a été transféré sous le programme 1.1 Cadres qui appuient le marché des transports, afin de créer un nouveau sous-programme 1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports.

Nom du programme et numéro	Résultats du gouvernement du Canada[boorvii]	Dépenses réelles 2013-2014	Dépenses réelles 2014-2015	Dépenses prévues 2015-16	Budget principal des dépenses 2015-2016	Autorisations totales 2015-2016	Dépenses réelles 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
2.3 Gérance de l'environnement - Transport	Un environnement propre et sain	29 431 954	44 745 522	33 906 726	33 906 726	39 539 314	42 227 322	13 132 224	13 682 558
	RS2 Total :	**73 385 738**	**93 178 254**	**95 226 803**	**95 226 803**	**103 190 291**	**85 520 131**	**54 331 027**	**34 051 659**
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr									
3.1 Sécurité aérienne [16]	Un Canada sécuritaire et sécurisé	184 628 770	188 941 065	173 447 956	173 447 956	197 300 810	181 487 089	179 090 581	207 063 210
3.2 Sécurité maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	59 638 305	69 847 859	57 475 536	57 475 536	64 208 442	66 315 354	56 814 328	54 016 429
3.3 Sécurité ferroviaire	Un Canada sécuritaire et sécurisé	29 250 946	35 333 175	35 707 671	35 707 671	112 585 225	110 551 604	35 124 187	35 124 187
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	Un Canada sécuritaire et sécurisé	26 152 233	25 940 392	22 723 248	22 723 248	26 544 112	23 671 194	22 077 988	20 498 202
3.5 Transport des marchandises dangereuses	Un Canada sécuritaire et sécurisé	14 663 095	22 740 646	15 322 623	15 322 623	18 146 685	26 620 570	15 841 719	15 939 456
3.6 Sûreté aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	29 743 295	32 722 389	29 791 738	29 791 738	31 592 193	29 041 124	29 781 105	29 770 900
3.7 Sûreté maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	12 331 970	14 429 160	12 872 129	12 872 129	13 123 766	12 260 662	12 950 665	12 818 042

[16] En 2014-2015, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a été transféré sous le sous-programme 1.3.1.3 du programme 1.3, Soutien aux petits aérodromes (Infrastructure de transport).

Nom du programme et numéro	Résultats du gouvernement du Canada[boxvii]	Dépenses réelles 2013-2014	Dépenses réelles 2014-2015	Dépenses prévues 2015-16	Budget principal des dépenses 2015-2016	Autorisations totales 2015-2016	Dépenses réelles 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	Un Canada sécuritaire et sécurisé	4 280 788	5 096 531	4 703 731	4 703 731	4 835 770	5 049 956	4 586 439	4 586 439
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	Un Canada sécuritaire et sécurisé	10 722 526	19 315 574	10 890 897	10 890 897	13 166 104	19 771 236	11 363 639	10 889 503
RS3 Total :		371 411 928	414 366 791	362 935 529	362 935 529	481 503 107	474 768 789	367 630 651	390 706 368
4: Services internes (SI)									
SI Total :		**170 195 608**	**165 516 583**	**156 311 765**	**156 311 765**	**160 778 067**	**163 632 863**	**147 193 676**	**143 975 701**
TOTAL[17] :		1 340 632 835	1 605 081 311	1 615 012 278	1 615 012 278	1 804 500 222	1 569 127 062	1 265 907 597	1 002 938 005

[17] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

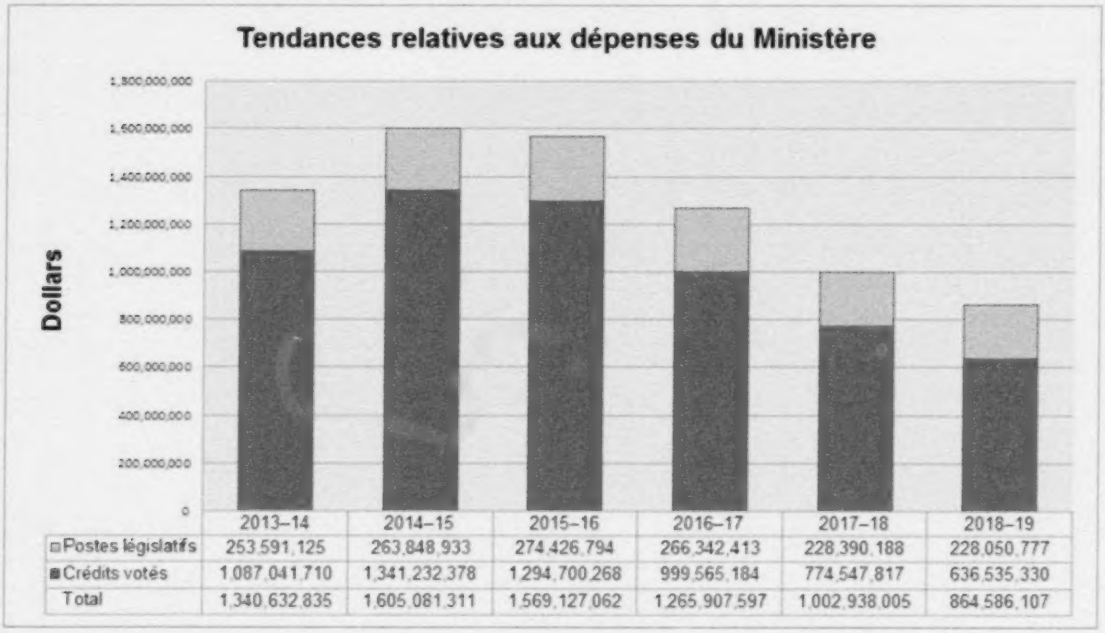
Tendances relatives aux dépenses du Ministère

La figure 3 ci-dessous illustre le profil des dépenses de Transports Canada de 2013-2014 à 2018-2019. Le profil indique des dépenses de l'ordre de 1,341 millions de dollars en 2013-2014, de 1,605 millions de dollars en 2014-2015 et de 1,569 millions de dollars en 2015-2016. L'augmentation observée depuis 2013-2014 est principalement attribuable aux dépenses engagées dans le cadre de l'une des grandes initiatives du Ministère, le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers ainsi qu'aux dépenses liées à des initiatives ponctuelles, comme l'achat d'un traversier (2014-2015) et les coûts liés à un règlement à l'amiable 2015-2016).

Les dépenses prévues de Transports Canada ont diminué pour atteindre 1,266 millions de dollars en 2016-2017, 1,003 millions de dollars en 2017-2018 et 865 millions en 2018-2019. La diminution observée de 2015-2016 à 2016-2017 est attribuable à la réduction des plans des dépenses d'initiatives, comme le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux[lxxxviii], les Initiatives de transport propres de prochaine génération[lxxxix], le Programme de contributions pour les services de traversier[xc] et le Programme de transfert des installations portuaires, à mesure qu'ils approchent ou atteignent leur date d'échéance (le financement obtenu dans le budget de 2016 ne fait pas partie des dépenses prévues à l'heure actuelle).

Parmi d'autres facteurs ayant contribué à cette diminution, mentionnons le transfert du projet du pont international Gordie-Howe (auparavant appelé le Passage international de la rivière Détroit) et de l'équipe à Infrastructure Canada ainsi que le règlement à l'amiable unique compris dans les dépenses de 2015-2016. Dans l'ensemble, les plans des dépenses continueront de diminuer après 2016-2017 principalement en raison d'une réduction des dépenses prévues dans le cadre de l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique[xci], du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et de l'Initiative fédérale liée aux infrastructures, car leur date d'échéance est arrivée à terme.

Figure 3 : Tendances des dépenses pour Transports Canada



	2013–14	2014–15	2015–16	2016–17	2017–18	2018–19
Postes législatifs	253,591,125	263,848,933	274,426,794	266,342,413	228,390,188	228,050,777
Crédits votés	1,087,041,710	1,341,232,378	1,294,700,268	999,565,184	774,547,817	636,535,330
Total	1,340,632,835	1,605,081,311	1,569,127,062	1,265,907,597	1,002,938,005	864,586,107

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les crédits votés et les dépenses législatives de Transports Canada, veuillez consulter les Comptes publics du Canada[xcii] sur le site Web de Services publics et Approvisionnement Canada.

Harmonisation des dépenses avec le secteur de dépenses du cadre pangouvernemental

Dépenses réelles de 2015-2016 par secteur de dépenses du cadre pangouvernemental[xciii] (en dollars)[18]

Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires économiques	Un marché équitable et sécurisé	24 473 890	26 968 970
	Une croissance économique forte	976 064 291	818 236 309
	Un environnement propre et sain	95 226 803	85 520 131
Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	362 935 529	474 768 789
Affaires internationales	Sans objet	0	0
Affaires gouvernementales	Sans objet	0	0

[18] sauf les Services internes

États financiers et faits saillants des états financiers

Transports Canada
État condensé des opérations (non audité)
Pour l'exercice terminé le 31 mars 2016
(milliers de dollars)

Information financière	Résultats attendus 2015-2016	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015	Écart (résultats réels 2015-2016 moins résultats attendus 2015-2016)	Écart (résultats réels 2015-2016 moins résultats réels 2014-2015)
Total des charges	1 775 573	1 735 667	1 765 590	(39 906)	(29 923)
Total des revenus	81 210	83 791	89 385	2 581	(5 594)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 694 363	1 651 876	1 676 205	(42 487)	(24 329)

Transports Canada
État condensé de la situation financière (non audité)
Au 31 mars 2016
(milliers de dollars)

Information financière	2015-2016	2014-2015	Écart (2015-2016 moins 2014-2015)
Total des passifs nets	1 357 053	1 883 043	(525 990)
Total des actifs financiers nets	476 149	976 643	(500 494)
Dette nette du Ministère	880 904	906 400	(25 496)
Total des actifs non financiers	2 238 332	2 257 886	(19 554)
Situation financière nette du Ministère	1 357 428	1 351 486	5 942

Les rapports financiers de Transports Canada peuvent être consultés sur le site Web du Ministère[xciv].

Section III : Analyse des programmes et services internes

Transports Canada vise trois résultats stratégiques, issus de sa raison d'être et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que nous nous efforçons à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus[19], des indicateurs de rendement [20] et des cibles [21], tel que le prévoit l'Architecture d'alignement des programmes (AAP). Les différents niveaux de l'AAP se distinguent par le champ d'action et la portée des programmes à ces niveaux. Le niveau des programmes ont un champ d'action et un domaine d'intervention sociale plus vastes, alors que les niveaux des sous-programmes (SP) et des sous-sous-programmes (SSP) sont plus limités et plus précis puisqu'ils visent un groupe et un secteur d'intervention plus restreints.

Cette section :

- décrit la manière dont le Ministère a atteint les résultats attendus précisés dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016;
- présente les ressources financières et non financières qui ont été consacrées à chaque programme.

[19] Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son Architecture d'alignement de programmes.
[20] Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.
[21] Par cible, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

Résultat stratégique 1 : **Un réseau de transport efficient**

Un réseau de transport efficient appuie le commerce, la prospérité économique et une qualité de vie améliorée grâce à des coûts réduits, à un haut niveau de productivité, à une meilleure utilisation de tous les modes et à l'innovation dans le secteur du transport. Transports Canada favorise un réseau de transport efficient au Canada par ce qui suit : la modernisation des cadres de marché afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; l'élaboration et la mise en place de projets de portes et de corridors; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé dans le cadre de divers projets de transports.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 1.1 : **Cadres qui appuient le marché des transports**

Description : Le Programme cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller et analyser le réseau de transport, effectuer des recherches, et produire des rapports relativement au réseau de transport; promouvoir l'innovation dans les transports; permettre aux Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales par rapport aux transports et auprès d'autres organismes internationaux; favoriser l'accès aux marchés dans le contexte du commerce international; favoriser une plus grande coopération afin d'appuyer l'activité économique; et s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*[xcv].

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme cadres qui appuient le marché des transports, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Continuer d'échanger des renseignements et de prodiguer des conseils sur l'élaboration des paramètres de rendement au moyen de la table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base, qui a été lancée en juin 2014 afin d'offrir une tribune aux intervenants pour régler des enjeux particuliers aux chaînes d'approvisionnement des produits transportés par train. La table ronde a tenu deux réunions : la première à Montréal en juin 2015 et la deuxième à Ottawa en février 2016. Le dialogue entre les participants de la chaîne d'approvisionnement ainsi que les travaux sur les paramètres de rendement de la chaîne d'approvisionnement, en collaboration avec les intervenants de l'industrie, se sont poursuivis;

- Communiquer, en novembre 2015, la décision ministérielle d'accorder une indemnité[22] aux participants de l'industrie du transport aérien, en vertu de la *Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne*[xcvi] jusqu'au 30 juin 2016 afin de fournir à l'industrie le temps nécessaire pour acquérir une police d'assurance commerciale;
- Élaborer et présenter un régime de responsabilité et d'indemnisation amélioré pour le transport ferroviaire au titre de la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire*[xcvii] (a reçu la sanction royale le 18 juin 2015) et entreprendre l'analyse et l'élaboration de politiques à l'appui d'un réseau de transport ferroviaire de marchandises concurrentiel et efficient;
- Mener à bien les projets financés par l'entremise de l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord[xcviii]. Ces projets visaient notamment ce qui suit :
    - l'installation de deux sites d'essai le long de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk[xcix] et la première phase de la collecte de données pour évaluer les mesures d'adaptation (c.-à-d. l'ajout de géotextiles de plusieurs épaisseurs pour évacuer l'humidité du remblai de la route et d'autres structures de ponceau);
    - l'évaluation de la vulnérabilité des trois aéroports du Nord aux répercussions des changements climatiques;
    - l'évaluation des technologies de télédétection par satellite pour surveiller les conditions du pergélisol le long des routes du Nord;
- Contribuer à la mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global[c] (AECG) et formuler des commentaires aux autres ministères et organismes du gouvernement qui progressent dans leur mise en œuvre. Nous avons également établi un groupe de travail gouvernement-industrie sur la mise en œuvre de l'AECG afin d'informer l'industrie maritime des résultats liés à l'AECG et de discuter des enjeux techniques pour orienter les modifications législatives;
- Collaborer avec Infrastructure Canada pour créer une catégorie réservée aux traversiers dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada;
- Publier les dispositions réglementaires liées aux installations de gaz naturel liquéfié sur les terrains de ports fédéraux dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Nous avons reçu des commentaires et nous les avons intégrés dans les modifications à la réglementation;
- Appuyer la mise en œuvre de la nouvelle Entente sur les initiatives de précontrôle pour les modes terrestre, ferroviaire, maritime et aérien avec les É.-U.;
- Tenir des consultations publiques[ci] sur une application aux termes de la *Loi sur les ponts et les tunnels internationaux* pour remplacer le pont Ambassador;

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars[23]) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
24 473 890	24 473 890	25 633 462	26 968 970	(2 495 080)

[22] Une indemnité est une somme d'argent reçue pour compenser une perte ou un fardeau.

[23] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes dans les tableaux peut ne pas être exact.

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
160	173	(13)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
a) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode ferroviaire pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par locomotive (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	120 917 636	149 337 129
b) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode routier pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par véhicule lourd (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	1 662 130	1 850 430
c) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode maritime pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par port d'escale (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	2 895	2 871
d) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport aérien (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,79	0,83
e) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport ferroviaire (passagers par siège disponible) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,59	0,57

Explication des écarts

a) Données de 2014[24] : Le nombre des locomotives en service a chuté de 11 % alors que la circulation (en tonnes-km) a augmenté de plus de 8 %. L'augmentation considérable du nombre d'expéditions de grains est attribuable à une récolte exceptionnelle.

b) Données de 2014 : Le nombre d'expéditions par camion a augmenté de 4 % et le tonnage total transporté a augmenté de 7,9 %. La croissance de la taille du parc de

[24] Applicable à tous les programmes: Pour certains indicateurs de rendement, il y a un décalage d'une ou plusieurs années pour produire des résultats.

camions utilisés pour les services de camionnage pour compte d'autrui (estimation) a été plus faible que prévu, ce qui signifie que la flotte existante a été utilisée davantage.

c) Estimation pour 2014 reposant sur l'année de référence 2011 : La cible a été manquée de peu en raison d'une baisse estimative du tonnage global de 0,6 %.

d) Données de 2015 : En 2015, les sièges-kilomètres disponibles et les passagers-kilomètres payants ont augmenté dans les secteurs intérieurs et internationaux d'un peu plus de 4 %. Le coefficient d'occupation dans le secteur du transport intérieur a chuté, alors que le coefficient d'occupation dans le secteur du transport international a augmenté légèrement. Par conséquent, le coefficient d'occupation global (intérieur et international) n'a pratiquement pas changé depuis 2012.

e) Données de 2015 : Même si le nombre de passagers a augmenté de 0,4 % par rapport à 2014, le nombre de sièges disponibles a augmenté de 8,6 %, ce qui a entraîné une baisse de l'achalandage en moyenne.

Programme 1.2 : **Portes d'entrée et corridors**

Description : Le Canada est une nation commerçante; l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport, pour ce qui est du soutien à ces activités commerciales, influent directement sur la prospérité et le bien-être de la nation. Pour cette raison, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle dans le développement d'un réseau de transport intégré reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes. Inspiré par le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques[cii], le Programme des portes d'entrée et corridors appuie le commerce international du Canada, en créant un réseau de transport lié au commerce plus efficace, fiable et homogène au Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer des initiatives pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions; favoriser les partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé; appuyer et surveiller les projets qui contribuent à la capacité accrue et à l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors; élaborer et mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors; et commercialiser l'utilisation des portes d'entrée et des corridors au Canada et à l'échelle internationale.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme des portes d'entrée et des corridors, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Continuer d'appuyer l'élaboration du Réseau des services portuaires de coopération économique Asie-Pacifique[ciii] (RSPA) en faisant ce qui suit :
  - Fournir un appui technique au secrétariat du RSPA;
  - promouvoir l'organisme et ses avantages pour la région;
  - assurer la présidence du Conseil du RSPA depuis sa création en 2008;
- Promouvoir les portes d'entrée du Canada auprès des auditoires canadiens et internationaux comme une solution de transport efficace, fiable et sécuritaire dans le cadre d'activités de marketing et de produits de communication, en faisant notamment ce qui suit :
  - octroyer des fonds aux promoteurs de projets pour les initiatives de marketing menées au titre de la Commercialisation internationale de la Porte de

l'Atlantique, une composante du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers;
  - terminer huit projets d'infrastructure dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique[civ] pour appuyer le commerce et la croissance économique, et en annoncer neuf nouveaux;
  - appuyer des événements nationaux et internationaux, comme Cargo Logistics Canada[cv], Breakbulk Europe/Americas[cvi], le Forum économique des Grands Lacs[cvii] et les journées portuaires de Saint John[cviii] et d'Halifax[cix];
- Poursuivre la collaboration continue dans le cadre du Protocole d'entente (PE) avec d'autres pays, notamment :
  - coprésider le troisième forum Canada-Chine pour une politique de logistique commerciale à Xi'an, en Chine, dans le cadre du PE sur la coopération en matière de logistique commerciale avec la Commission nationale du développement et des réformes de la Chine;
  - faire progresser les engagements dans le cadre du PE et du Plan d'action sur la coopération avec la Corée du Sud dans le secteur des transports, en mars 2016.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
576 569 290	576 569 290	573 185 796	405 981 642	170 587 648

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
45	33	12

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.2 Portes d'entrée et corridors			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficients	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada	7 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 0,4 jour	Moyenne de 8,4 jours, écart-type d'une journée

Explication des écarts

Les enjeux opérationnels sur la côte ouest ont dominé le rendement du système de regroupement durant les premier et deuxième trimestres et le piètre rendement au Port de Montréal a eu une incidence sur le temps de transit au cours des deuxième et troisième trimestres.

Programme 1.3 : **Infrastructures de transport**

Description : Le Programme infrastructures de transport a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat de Transports Canada en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services, dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail[cx], Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, Marine Atlantique[cxi]); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada afin d'appuyer les objectifs fédéraux; et élaborer une politique d'infrastructure des transports à la suite de consultations avec les intervenants. Le Programme gère également les ports et les aéroports de Transports Canada, appuie les services essentiels dans les collectivités éloignées, gère les engagements existants, et assure la cession des biens, dans la mesure du possible.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme d'infrastructures de transport, ainsi que nos sous-programmes et sous-sous-programmes de niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Nous avons mis en œuvre la Stratégie de gestion des biens pour les ports appartenant à Transports Canada dans le cadre du Programme de transfert des installations portuaires, en avril 2015. La mise en œuvre du programme, qui a débuté au cours de l'exercice 2015-2016, se poursuivra jusqu'à l'exercice 2019-2020;
- Nous avons remplacé le NM[25] *Princess of Acadia* par le NM *Fundy Rose* sur la liaison entre Saint John et Digby en juillet 2015 exploitée par Bay Ferries Limited[cxii].

Bien que nous n'ayons pas encore terminé l'élaboration d'une stratégie de gestion des actifs aéroportuaires à long terme comme prévu pendant l'exercice 2015-2016, nous tiendrons compte des recommandations découlant de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* quant à l'adoption de futures stratégies de gestion à long terme des actifs aéroportuaires.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
399 495 001	399 495 001	460 209 499	412 254 667	(12 759 666)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
242	251	(9)

[25] NM = Navire à moteur

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3 Infrastructures de transport			
L'infrastructure financée par le fédéral est opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement	100 %	100 %

Résultat stratégique 2 : **Un réseau de transport respectueux de l'environnement**

Transports Canada fait la promotion d'un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada. Ce résultat stratégique fait progresser le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et s'harmonise avec d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations futures; assure la protection du milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports; et fait en sorte que Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'un environnement plus propre et plus sain.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 2.1 : **Air pur – Transport**

Description : Le Programme air pur – transport de Transports Canada fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre pour améliorer la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques et/ou de gaz à effet de serre provenant des secteurs aériens, maritimes et ferroviaires, et mettre en œuvre les obligations et les engagements de Transports Canada dans le cadre du Programme de l'air pur.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme d'air pur - transport, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Continuer à participer activement aux activités du Comité de la protection du milieu marin et du sous-comité sur la prévention de la pollution et l'intervention de l'Organisation maritime internationale en vue de réduire les polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre (GES) ainsi que les émissions de polluants climatiques de courte durée de vie du transport maritime international, en faisant notamment ce qui suit :
    - Élaborer un cadre de collecte de données provisoire afin que les exploitants de bâtiments puisent rendre compte de leur consommation de carburant et de leurs niveaux d'activités pour que nous puissions élaborer des normes sur l'efficacité énergétique pour les navires transportant plus de 5 000 tonnes brutes[26];
    - Élaborer des lignes directrices provisoires sur la qualité du carburant afin de répondre aux préoccupations de l'industrie maritime;

[26] Tonnage brut est calculé en mesurant le volume d'un navire (de la quille à la cheminée, jusqu'à l'extérieur de la charpente de la coque), et en appliquant une formule mathématique.

- Examiner les normes d'efficacité énergétique actuelles pour les nouveaux navires afin de vérifier si elles permettent d'atteindre les cibles de rendement énergétiques;
- Superviser les travaux d'une étude ayant pour objet de déterminer si le carburant marin disponible respecte les limites de réduction mondiales provisoires de teneur en soufre de 3,5 % à 0,5 %. La norme entrera en vigueur le 1er janvier 2020 ou le 1er janvier 2025 selon les résultats de l'étude pour confirmer l'approvisionnement disponible;

- Continuer de diriger la participation du gouvernement du Canada aux activités de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin de réduire les répercussions de l'aviation internationale sur l'environnement en faisant ce qui suit :
  - Lutter contre les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur de l'aviation internationale;
  - Participer aux activités de certains groupes techniques du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), notamment :
    - La mise au point :
      - d'une nouvelle norme sur le dioxyde de carbone (CO_2) pour les aéronefs, qui a été l'une des réalisations clés du CAEP cette année
      - de normes applicables aux matières particulaires non volatiles, notamment le carbone noir.
    - Le Groupe de travail sur les mesures fondées sur le marché mondial, ayant pour objectif d'évaluer les éléments techniques d'une mesure axée sur le marché visant l'aviation internationale et de formuler des recommandations à leur égard, en ce qui concerne :
      - la surveillance;
      - les rapports et la vérification;
      - les critères relatifs aux unités d'émission admissibles.
    - Le Groupe de travail sur les carburants de remplacement, ayant pour objectif :
      - d'évaluer l'utilisation possible de carburants de remplacement dans le secteur de l'aviation;
      - de prévoir la disponibilité des carburants de remplacement jusqu'en 2050;
      - d'évaluer la gamme des réductions possibles d'émissions de GES provenant de l'utilisation de carburants de remplacement de différents stocks d'alimentation;
      - de rendre des comptes à l'égard de l'utilisation de carburants de remplacement dans un marché mondial;
- Contribuer aux activités du Groupe consultatif sur l'environnement et d'un groupe de haut niveau de l'OACI, qui travaillent à l'élaboration d'un cadre stratégique d'une mesure mondiale axée sur le marché pour l'aviation civile internationale afin d'aider l'aviation internationale à atteindre son objectif de croissance neutre en carbone après 2020;
- Fournir un financement à frais partagés pour appuyer le déploiement de la technologie d'alimentation à quai dans les ports canadiens. Grâce à cette technologie, il est possible de brancher les navires au réseau électrique pour assurer leur alimentation au lieu de faire fonctionner des moteurs auxiliaires diesel lorsqu'ils sont à quai. Parmi les réalisations particulières en 2015-2016, mentionnons :
  - L'achèvement de deux projets en collaboration avec le port d'Halifax et les British Columbia Ferry Services (BC Ferries);
  - L'approbation de deux projets supplémentaires, qui sont en cours de construction, conjointement avec :

        - l'Administration portuaire de Montréal pour la mise en place de systèmes d'alimentation à quai des navires de croisière;
        - l'Administration portuaire de Vancouver Fraser pour la mise en place de deux terminaux à conteneurs;
- Lutter contre les émissions de GES et les émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur ferroviaire en faisant ce qui suit :
    - Élargir le PE pour la réduction des émissions produites par les locomotives avec l'Association des chemins de fer du Canada[cxiii] jusqu'à la fin de 2016;
    - Publier le Rapport sur le Programme de surveillance des émissions des locomotives 2013[cxiv] en décembre 2015;
    - Poursuivre l'élaboration :
        - de la réglementation régissant les émissions de locomotives afin de contribuer à la réduction des émissions des principaux contaminants atmosphériques provenant des locomotives au Canada;
        - d'un Plan d'action volontaire Canada-États-Unis pour réduire les émissions de GES provenant des locomotives avec l'Environmental Protection Agency des États-Unis en collaboration avec les intervenants clés.
    - Collaborer avec les autres ministères du gouvernement, l'industrie et le milieu universitaire afin de promouvoir les nouvelles technologies pouvant réduire les émissions et améliorer l'efficacité énergétique. Cette année, neuf projets ont reçu du financement, et les partenaires du projet ont fourni un financement équivalent au nôtre pour développer des technologies susceptibles d'avoir une incidence considérable sur les émissions provenant de l'industrie ferroviaire, comme les matériaux plus légers, les groupes motopropulseurs hybrides et les systèmes plus avancés de stockage de l'énergie électrique;
    - Continuer d'appuyer le Programme de subventions de recherche sur le transport ferroviaire écologique[cxv] en accordant des fonds fédéraux aux programmes de recherche universitaire dont les responsables s'occupent actuellement de mettre au point des technologies et des pratiques qui visent à réduire les émissions atmosphériques du secteur ferroviaire. Les projets de recherche comprennent notamment l'examen de la réduction des émissions au moyen :
        - du biodiesel;
        - de l'électrification des chemins de fer;
        - de carburant diesel à très basse teneur en soufre;
- Terminer d'élaborer le modèle des émissions des véhicules lourds afin d'améliorer notre capacité à fournir des :
    - analyses opportunes des répercussions;
    - conseils stratégiques fondés sur des données probantes relativement aux mesures complémentaires et réglementaires de réduction des émissions;
- Examiner et mettre à l'essai les aspects liés à la sécurité des systèmes d'accumulation d'énergie électrique des véhicules, en collaboration avec le Conseil national de recherches[cxvi];
- Collaborer avec les provinces et les territoires pour mettre à jour et/ou créer de nouvelles normes de sécurité et/ou de nouveaux codes de sécurité pour assurer une utilisation sécuritaire des carburants de remplacement pour les véhicules motorisés;
- Collaborer avec la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis et le Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules en vue d'élaborer et de mettre à jour les règlements internationaux portant sur :
    - la sécurité des pneus;

- la sécurité de l'hydrogène;
- la sécurité des systèmes d'accumulation d'énergie électrique des véhicules électriques et hybrides.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
29 417 677	29 417 677	30 427 629	16 606 208	12 811 469

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
86	64	22

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.1 Air pur – Transport			
Baisse de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des autres polluants de l'air dans le secteur des transports	Intensité des émissions liées au transport (changement en pourcentage de l'intensité mesuré d'après les tonnes par unité d'activité (p. ex. tonnes-km, tonnes par heure et tonnes par appel)	Une amélioration de l'intensité conforme au plan établi en vertu de la démarche horizontale du gouvernement pour l'air pur **Remarque :** La fixation d'une valeur absolue ne sera possible qu'au moment de l'établissement et de la transmission de la part du secteur des transports concernant les cibles de réduction du gouvernement du Canada	De 2005 à 2013 : Le transport sur route de passagers, excluant l'équipement hors route (57 % des émissions GES du transport en 2013) : l'intensité des émissions de GES a diminué de 11 %, passant de 142 à 126 grammes d'équivalents de dioxyde de carbone par passager-km. Le transport de marchandises (36 % des émissions provenant du transport en 2013) : l'intensité des émissions de GES a augmenté de 11 %, passant de 84 à 93 grammes d'équivalents de dioxyde de carbone par tonne-km.

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

Description : Le Programme eau propre – transport protège le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le Programme réglemente

et surveille les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglemente les eaux de ballast, et contribue à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine. Cette activité fait progresser le Programme eau propre du gouvernement dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Le Programme représente également le Canada dans le cadre de discussions en vue d'établir des normes internationales en guise de prévention de la pollution par des bâtiments naviguant en eaux canadiennes et de s'occuper de la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme d'eau propre - transport, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Continuer d'offrir des activités liées au Programme national de surveillance aérienne (PNSA) en faisant ce qui suit :
    - Surveiller les couloirs de navigation dans les eaux canadiennes;
    - Effectuer des vols totalisant 2 932 d'heures de patrouille[27] dans le cadre desquels nos équipages de conduite ont :
        - Survolé/observé visuellement 17 427 bâtiments;
        - Surveillé 224 734 bâtiments au moyen du système d'identification automatisé;
        - Effectué environ 5,94 survols de navires par heure[28];
        - Prêté main-forte dans le cadre de 25 incidents de recherche et sauvetage.
    - Détecter ou observer 380 incidents de pollution durant les patrouilles du PNSA, parmi lesquels :
        - 50 étaient de source connue, et les autres 330 étaient de source inconnue;
        - le volume déversé moyen est estimé à 20,9 litres;
        - la plupart étaient d'un volume inférieur à 10 litres; mais,
        - lors des survols effectués à la suite de l'incident majeur du NM[29] *Marathassa* à English Bay, à Vancouver, en Colombie-Britannique, une quantité estimée à 3 419 litres d'hydrocarbures a été observée dans la baie. Les données recueillies ont été transmises au poste de commandement du lieu d'incident (PCI) aux fins d'examen et d'analyse.

          Leçons apprises de cet incident : Durant un incident, un observateur aérien du PNSA devrait immédiatement se rendre au PCI afin de mieux analyser les données de surveillance destinées aux intervenants.
- Poursuivre les travaux sur la prévention des déversements d'hydrocarbures avec la Garde côtière canadienne, Environnement et Changement climatique Canada et Pêches

[27] Ce chiffre représente une légère diminution du nombre d'heures de patrouille par rapport aux deux années précédentes. Toutefois, en raison des contraintes budgétaires du Ministère, il y avait une réduction dans les heures originales prévues et la cible n'a pas été atteinte.

[28] Ce chiffre représente une diminution de 0,8 % par rapport à l'exercice 2014-2015.

[29] NM = Navire à moteur

et Océans Canada afin de faire progresser le projet pilote de planification d'intervention localisée, où nous avons mis l'accent sur :
    - l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des risques sectoriels;
    - le regroupement des données nécessaires pour mettre à l'essai la méthodologie dans les quatre secteurs pilotes, soit le Sud de la Colombie-Britannique, la Voie maritime du Saint-Laurent, la baie de Fundy (Nouveau-Brunswick) et Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse);
    - l'envoi d'une trousse d'information aux intervenants dans les quatre secteurs pilotes en mars 2016, qui décrit le projet et la façon dont les parties concernées peuvent participer. Des activités de mobilisation en personne auront lieu avec les intervenants en 2016-2017;
- Créer le Programme de financement de la participation communautaire, dans le cadre duquel un montant de 2,1 millions de dollars a été mis à la disposition des intervenants admissibles souhaitant participer au projet pilote;
- Réaliser des progrès quant aux modifications que nous avons proposées au *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures*[cxvii]. Des consultations sont en cours avec les intervenants;
- Collaborer avec la Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada afin de mettre au point l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord, laquelle est une composante clé pour :
    - S'assurer que la navigation maritime demeure sécuritaire, sûre, écologique et efficace;
    - Faciliter le développement économique responsable;
    - Fournir des services essentiels aux collectivités dans l'Arctique canadien.

  Nous avons tenu des séances de mobilisation en mars 2016 afin d'orienter l'élaboration du cadre stratégique. Nous avons également obtenu des renseignements sur les besoins en infrastructures maritimes dans le Nord en vue d'appuyer le réapprovisionnement par un fournisseur de services d'approvisionnement clé.

Nous n'avons pas mis en œuvre l'initiative de modernisation des systèmes d'intervention environnementale[cxviii] visant à appuyer les activités accrues de réglementation et de surveillance, en raison des ajustements au budget temporaires. Nous poursuivrons cette initiative dans le nouvel exercice financier.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
31 902 400	31 902 400	33 223 348	26 686 601	5 215 799

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
94	96	(2)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.2 Eau propre – Transport			
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de compétence canadienne	Nombre de déversements de polluants nocifs dans l'environnement marin par des navires relevés au cours des patrouilles antipollution et d'autres démarches	17	S. O. (voir l'explication des écarts ci-dessous)

Explication des écarts

La date d'achèvement est prévue pour mars 2017 conformément au Rapport sur les plans et priorités 2015-2016.

Programme 2.3 : **Gérance de l'environnement – Transport**

Description : Le Programme gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités en vue d'offrir un réseau de transport national respectueux de l'environnement et résilient pour les Canadiens, en assurant la conformité aux obligations environnementales du Ministère par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux lignes directrices, ainsi que respecter les engagements du Ministère envers les peuples autochtones. Ce Programme permet d'assumer les responsabilités de Transports Canada à l'égard de la mise en application d'une stratégie ministérielle de développement durable en vertu de la *Loi fédérale sur le développement durable*[cxix]; de s'assurer que les terres et les installations de Transports Canada sont gérées de façon respectueuse de l'environnement, conformément à la législation et aux politiques fédérales; d'offrir un soutien fonctionnel relatif aux évaluations environnementales, notamment pour les projets d'exploitation des ressources; de gérer les lieux contaminés; de donner des conseils sur la consultation, la mobilisation et les négociations de traités Autochtones; et chercher à améliorer la résilience du réseau de transport national face aux événements climatiques extrêmes actuels et à venir.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de gérance de l'environnement – transport, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Investir plus de 30 millions de dollars dans 73 projets dans le cadre du Plan d'action sur les sites contaminés fédéraux/la Stratégie d'assainissement de l'environnement. Il convient de noter que la plupart des travaux de construction effectués dans le cadre de l'étape 3 du projet pluriannuel d'assainissement de Rock Bay, qui ont débuté en mai 2014, ont été achevés au cours de l'exercice 2015-2016, et que :
  - les sols et les sédiments contaminés restants ont été transportés hors site afin d'être traités et éliminés hors site;
  - les activités de remise en état du site sont terminées, dont :
    - le retrait du batardeau;
    - le rétablissement de l'habitat marin;
- Contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada en faisant ce qui suit :
  - Appuyer le programme de développement responsable des ressources;

- Participer aux activités de consultation des Autochtones menées par le gouvernement du Canada relativement aux éléments suivants :
  - les examens de projet[30] sous la coordination :
    - de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale;
    - du Bureau de gestion des grands projets (nous avons participé à 60 des 88 projets en cours d'examen);
    - du Bureau de gestion des projets nordiques (nous avons participé à 28 des 34 projets en cours d'examen);
  - les contributions à l'approche « pangouvernementale », laquelle a contribué à :
    - élaborer des procédures interministérielles;
    - orienter le projet;
    - conclure, dans le cadre du projet, des ententes régissant la consultation et la mobilisation des collectivités autochtones du Canada.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
33 906 726	33 906 726	39 539 314	42 227 322	(8 320 596)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
106	123	(17)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.3 Gérance de l'environnement – Transport			
a) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable[cxx]	100 %	100 %
b) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'était pas conforme aux lois environnementales applicables	0	0

[30] Cela comprend les phases du projet liées à l'évaluation environnementale et à la réglementation réalisées avec le Bureau de gestion des grands projets et le Bureau de gestion des projets nordiques.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
c) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'a pas réalisé ses obligations légales de consulter les groupes autochtones	0	0

Résultat stratégique 3 : **Un réseau de transport sécuritaire et sûr**

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. Le Ministère y voit en influençant le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, de normes, de lois et de règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples, facilitent le recours à des pratiques de transport sécuritaires, sûres et efficaces et l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de ses programmes de surveillance.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : **Sécurité aérienne**

Description : Le Programme de sécurité aérienne, sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique*, permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes, y compris l'établissement des normes de sécurité pour la conception et la fabrication de produits aéronautiques en harmonie avec les normes internationales. Le Programme : favorise la sécurité du réseau aérien; assure la surveillance du secteur de l'aviation; et applique les conventions internationales signées par le Canada. De plus, le Programme offre des services aériens et la formation connexe afin d'appuyer les activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de sécurité aérienne, ainsi que nos sous-programmes et sous-sous-programmes de niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Continuer à faire la mise à jour de l'article 104 du *Règlement de l'aviation canadien* et à étudier d'autres options pour percevoir davantage de revenus auprès de l'industrie relativement à la certification des aéronefs, en élargissant l'utilisation du Programme de recouvrement de coûts;
- Assurer la publication préalable des modifications au *Règlement de l'aviation canadien* (consultations – travaux d'aérodrome) dans l'édition du 11 juillet 2015 de la Partie I de la *Gazette du Canada*. Nous nous attendons à ce que les modifications soient publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 2016;
- Élaborer un arrêté ministériel afin d'interdire l'aménagement d'un aérodrome au Québec;
- Tenir des consultations avec des intervenants pour discuter notre stratégie d'aménagement responsable des aérodromes;
- En ce qui concerne les véhicules aériens non habités (UAV) (connus par de nombreux Canadiens sous le nom de drones) :
    - Élaborer une stratégie de mobilisation sur les UAV en profitant du moment de la publication de l'Avis de proposition de modification - Véhicules aériens non habités[cxxi], en mai 2015, aux fins de consultation afin :
        - d'accroître la sensibilisation aux UAV;

- de consulter les intervenants de l'aviation et des UAV sur le futur cadre de réglementation pour les petits UAV.

Nous avons organisé des tables rondes dans six villes canadiennes. Nous avons ensuite commencé à intégrer la rétroaction des intervenants dans la proposition réglementaire visant les UAV.

- Établir un comité interministériel des ministères et des organismes du gouvernement du Canada pour relever et résoudre les défis communs liés aux UAV;
- Tenir un atelier sur la réglementation de Systèmes télécommandés Canada[cxxii] et une discussion de groupe avec l'Association du transport aérien du Canada;
- Élaborer et publier un plan de travail sur le système d'aéronef non habité pour le Conseil de coopération Canada-État-Unis en matière de réglementation[cxxiii] en collaboration avec la Federal Aviation Administration des États-Unis;
- Lancer une campagne d'éducation et de sensibilisation sur les UAV et les modèles réduits d'aéronefs. Celle-ci comprenait notamment la diffusion d'alertes à la sécurité de l'Aviation civile[cxxiv] pour rappeler aux personnes exploitant des véhicules aériens non habités les répercussions sur la sécurité et les conséquences de l'interférence avec les opérations des aéronefs habités, notamment les aéronefs de lutte contre les incendies.

Voici les **leçons apprises** :

- À mesure que le développement technologique a devancé la réglementation, la croissance du secteur des UAV au Canada a eu une incidence sur une vaste gamme d'intervenants ne faisant pas partie de l'industrie de l'aviation traditionnelle. Il a donc été nécessaire d'offrir un éventail plus large d'activités de consultation à l'extérieur du groupe du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne[cxxv];
- Comme solution de rechange à la publication d'un document à teneur technique visant à solliciter la formulation de commentaires sur le langage de la réglementation, le Ministère a envisagé de créer un avis conceptuel de proposition de modification, qui comprend des options réglementaires aux fins d'examen. Cette approche a permis de tenir un plus grand nombre de consultations et d'accroître la participation des intervenants;
- En plus d'offrir un environnement aérien sécuritaire, nous devons jouer un rôle de leadership afin de :
  - Poursuivre la promotion de la vitalité et du succès économique de l'industrie des UAV au Canada;
  - Régler, de façon proactive, les enjeux relatifs aux UAV;
  - Promouvoir l'aéronautique dans le cadre du mandat du ministre.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
173 447 956	173 447 956	197 300 810	181 487 089	(8 039 133)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1 734	1 568	166

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1 Sécurité aérienne			
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol. Taux moyen continu à comparer à la cible. (La cible est basée sur la moyenne des 10 années précédentes) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 3 % par rapport à la moyenne mobile sur 10 ans (la moyenne mobile sur 10 ans est actuellement 5,8)	5,4 (données préliminaires)

Explication des écarts

Sur la période décennale de 2006 à 2015, le taux d'accidents aériens moyen (données préliminaires) a été de 5,4 accidents par 100 000 d'heures de vol. Cela représente une diminution de 18,2 pour cent par rapport à la cible moyenne originale de 6,6 accidents par 100 000 heures de vol pour la période décennale de 2000 à 2009. Cette amélioration a été enregistrée même si le nombre d'heures de vol a augmenté par rapport à la période de 2000 à 2009.

Programme 3.2 : **Sécurité maritime**

Description : Le Programme de sécurité maritime, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la protection de la navigation*, de la *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs*[cxxvi], de la *Loi sur le pilotage*[cxxvii], de la *Loi sur le cabotage*[cxxviii] et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*[cxxix], permet d'élaborer, d'administrer et de mettre en œuvre les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales.

Le Programme : favorise la sécurité du réseau de transport maritime; permet d'assurer la surveillance de l'industrie maritime, y compris les bâtiments canadiens et étrangers (embarcations de plaisance et autres); applique les conventions internationales signées par le Canada; protège le droit du public de naviguer sur les voies navigables canadiennes; réglemente les feux ou les balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant et/ou après la construction de certains ouvrages; réglemente la mise à l'eau de bouées privées conformément au *Règlement sur les bouées privées*[cxxx] pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; et agit à titre de Receveur d'épaves selon la partie 7 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de sécurité maritime, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- En ce qui concerne TERMPOL (Processus d'examen technique des systèmes des terminaux maritimes et des sites de transbordement[cxxxi]), nous avons :
  - Mené à bien le processus d'examen TERMPOL sur le projet GNL[31] Canada;
  - Reçu six demandes d'examen des études TERMPOL pour divers projets;
  - Poursuivi les stratégies de recouvrement de coûts;
- Continuer à réaliser des activités de surveillance, y compris :
  - la réalisation de plus de 4 000 inspections de bâtiments nationaux;
  - la prise des mesures d'application de la loi suivantes :
    - nombre d'avertissements donnés : 43;
    - nombre de transactions en vue de l'observation signées : 2;
    - nombre de sanctions administratives pécuniaires émises à l'égard de contrevenants : 70;
    - nombre de mesures d'application de la loi menant à une détention : 1;
- D'un point de vue statistique[32], voici ce qui a été observé de l'exercice 2014-2015 à l'exercice 2015-2016 :
  - Augmentation du nombre de nos activités d'inspection de la conformité, passant de 153 à 269;
  - Enregistrement d'une réduction du nombre d'accidents, passant de 272 à 269;
  - Observation d'une légère augmentation du nombre :
    - d'incidents (passant de 743 à 768);
    - de décès (passant de 15 à 19);
- En partenariat avec la Garde côtière des États-Unis[cxxxii], nous avons fait ce qui suit :
  - Réaliser des progrès sur les mesures définies dans les plans opérationnels et réglementaires;
  - Maintenir notre collaboration et notre dialogue constructif sur l'harmonisation des enjeux existants et émergents;
- Publier les modifications proposées au *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*[cxxxiii] dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 6 février 2016. Nous nous attendons à ce que les dispositions réglementaires soient publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en juillet 2016. Ces modifications visent à :
  - Actualiser les exigences en vigueur concernant l'équipement de sécurité et la stabilité des bâtiments;
  - Mettre en place des procédures d'exploitation sécuritaires pour les petits bateaux de pêche;
- Réaliser certains progrès en ce qui concerne :
  - le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*;
  - le *Règlement sur les certificats de bâtiment*;

  Nous prévoyons que les progrès se poursuivront à un rythme plus lent puisque nous avons déplacé certaines des ressources aux activités de surveillance.

Depuis que la *Loi sur la protection de la navigation* (LPN) est entrée en vigueur en 2014, les responsables de notre programme ont travaillé de façon continue pour examiner, modifier et mettre en œuvre des outils, des procédures et des lignes directrices opérationnelles. Des documents d'orientation et des formulaires d'application ont été élaborés et publiés sur notre

[31] GNL = gaz naturel liquide

[32] Les écarts statistiques ne sont pas uniquement liés au niveau de conformité du bâtiment. Plusieurs facteurs externes peuvent également avoir une influence, comme l'expérience de l'exploitant du bâtiment ou les conditions météorologiques.

site Web. Le mandat du ministre d'examiner la LPN constituera la priorité au cours de la prochaine année.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
57 475 536	57 475 536	64 208 442	66 315 354	(8 839 818)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
567	608	(41)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.2 Sécurité maritime			
a) Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre d'occurrences pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que de plaisance) par millier de bâtiments dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans) (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % basée sur la moyenne de 32,4 établie sur deux ans	30,68
b) Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Diminution de 1 % basée sur la moyenne quinquennale établie	Diminution de 5,2 % (110 en 2015-2016 par rapport à 116 en 2014-2015)

Programme 3.3 : **Sécurité ferroviaire**

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le Programme de la sécurité ferroviaire élabore, administre et surveille les politiques et les outils de réglementation nécessaires à la sécurité des opérations ferroviaires de façon à être cohérent avec les normes et les niveaux nord-américains et internationaux de sécurité. Le Programme favorise la sécurité au sein du réseau de transport ferroviaire et offre une surveillance de l'industrie ferroviaire. De plus, le Programme fait la promotion de la sécurité publique aux passages à niveau, détermine les risques d'intrusion et fournit des fonds pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de sécurité ferroviaire, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de

relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Mettre en place les plans de formation de l'industrie à la suite de l'émission d'un avis de sécurité par le Bureau de la sécurité des transports (BST). Cela nous a permis de :
  - Mieux établir où nous devrions concentrer nos activités de surveillance des chemins de fer en 2016-2017;
  - Passer en revue les exigences de formation et de qualification en matière de sécurité ferroviaire des employés des chemins de fer;
- Entreprendre un certain nombre d'activités de surveillance des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) afin de renforcer la sécurité ferroviaire, notamment :
  - les évaluations initiales de chaque chemin de fer;
  - les inspections ciblées pour veiller à ce que les chemins de fer soient préparés au nouveau régime de réglementation du SGS, sous lequel nous commencerons à effectuer des vérifications au cours de l'exercice 2016-2017;
- Mener à bien :
  - plus de 37 000 activités de surveillance (inspections et SGS) pour garantir la conformité de l'industrie aux règles et aux règlements;
  - les révisions du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* pour donner suite aux recommandations du BST en vue de satisfaire à l'exigence de mettre en place des moyens de défense physiques supplémentaires pour immobiliser les trains, notamment :
    - l'application de freins à main;
    - les exigences en matière d'essai;
    - des moyens de défense physiques additionnels;
- Renforcer les lois ayant trait à la sécurité ferroviaire qui relèvent de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et donner suite aux recommandations formulées dans le Rapport de 2013 du Bureau du vérificateur général sur la sécurité ferroviaire. Nous avons par exemple :
  - instauré des pouvoirs administratifs afin d'imposer des sanctions pécuniaires pour les infractions;
  - amélioré le Règlement sur les passages à niveau;
  - établi de nouvelles exigences à l'égard des chemins de fer afin qu'ils puissent :
    - Obtenir des certificats d'exploitation;
    - Nous présenter leurs données clés sur leur rendement de la sécurité afin que nous puissions :
      - Améliorer notre capacité à cerner les risques;
      - Mieux affecter les ressources aux secteurs présentant un risque élevé;
      - Assurer une meilleure conformité au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*[cxxxiv].

Leçons apprises

À la suite d'une vérification interne, nous examinons nos processus opérationnels axés sur le risque afin d'affecter les ressources d'inspection plus efficacement.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
35 707 671	35 707 671	112 585 225	110 551 604	(74 843 933)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
209	212	(3)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.3 Sécurité ferroviaire			
a) Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies/ explosions entre autres) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	15,14 en 2015 par rapport à la moyenne de 13,09 enregistrée de 2010 à 2014
b) Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	2,72 en 2015 par rapport à la moyenne de 2,61 enregistrée de 2010 à 2014

Explication des écarts

a) Le nombre d'accidents par million de trains-milles correspond approximativement aux chiffres enregistrés au cours des années précédentes, quoique le taux n'ait pas atteint la cible de rendement d'une réduction de 5 % en 2015-2016 comparativement à la moyenne des cinq années précédentes. Cela s'explique du fait que le BST a modifié ses exigences de signalement en 2014, en élargissant la définition du terme « accident ». Par conséquent, le nombre d'événements considérés comme étant des accidents a augmenté durant l'année civile 2015.

b) Le taux n'a pas atteint sa cible de rendement d'une réduction 5 % en 2015-2016 comparativement à la moyenne des cinq années précédentes. Cet écart est principalement attribuable au nombre d'incidents de mouvements dépassant les limites d'autorisation dans un contexte de diminution des milles parcourus par train. Le nombre réel d'incidents survenus en 2015 a légèrement diminué, en passant de 218 à 216, mais

le calcul du taux d'incidents ferroviaires a augmenté en raison de la diminution des milles parcourus.

Programme 3.4 : **Sécurité des véhicules automobiles**

Description : Le Programme de la sécurité des véhicules automobiles, que régit la *Loi sur la sécurité automobile*[cxxxv] et la *Loi sur les transports routiers*[cxxxvi], élabore, administre et supervise les politiques, règlements et normes nécessaires à assurer la sécurité des véhicules automobiles et celles des opérations commerciales d'une manière qui réponde aux normes nationales et internationales. Le Programme contribue à la réduction des décès et des blessures causés par la route et supervise la sécurité au sein de l'industrie automobile.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de sécurité des véhicules automobiles, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Réaliser des progrès dans les domaines de la recherche sur l'évitement de collision et la recherche sur la résistance à l'impact, dans le cadre du Plan d'action pour le Plan prospectif conjoint du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation;
- Continuer notre examen de la *Loi sur la sécurité automobile* et élaborer les changements législatifs proposés en vue de contribuer à orienter les prochaines activités de réglementation et d'application de la loi.

Nous avons retardé le volet « prédédouanement » de l'Initiative du guichet unique[cxxxvii] de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), en raison de problèmes de capacité de l'Agence. Nous avons mis en œuvre une solution provisoire avec l'ASFC et prévoyons qu'une solution permanente soit mise en place d'ici la fin de l'automne 2016.

De plus, en ce qui concerne le Programme de paiements de transfert de Sécurité routière, TC a réussi à négocier des accords de contribution avec les provinces et les territoires, ce qui a favorisé le maintien de l'uniformité à l'échelle nationale, même si le niveau de financement n'a pas augmenté depuis 1987.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
22 723 248	22 723 248	26 544 112	23 671 194	(947 946)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
109	81	28

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
a) Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % du taux pour 2014 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Réduction de 16,1 % en 2014 comparativement à une moyenne quinquennale (2009-2013). Les données disponibles les plus récentes datent de 2014.
b) Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Décès par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 % du taux pour 2014 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Réduction de 2,3 % en 2014 comparativement à une moyenne quinquennale (2009-2013). Les données disponibles les plus récentes datent de 2014.
c) Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions.	Blessures graves par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 % du taux pour 2014 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Réduction de 4,4 % en 2014 comparativement à une moyenne quinquennale (2009-2013). Les données disponibles les plus récentes datent de 2014.

Explication des écarts

a) Même si le nombre de collisions a diminué en 2014 comparativement aux années précédentes, il est possible que la production de résultats meilleurs que ce qui avait été prévu soit attribuable en partie aux incohérences dans la communication des données sur les collisions par les compétences (plus précisément en ce qui concerne les collisions ne causant que des dommages matériels).
b) Bien que la tendance à la baisse du nombre de décès se soit poursuivie, des réductions nettement supérieures ont été enregistrées au cours des deux dernières années (2013 et 2014) par rapport aux autres années de la période de comparaison (c.-à-d. 2010 et 2012), ce qui a entraîné des résultats meilleurs que prévu.
c) Bien que la tendance à la baisse du nombre de blessures graves se soit poursuivie, une baisse très importante a été enregistrée en 2014 par rapport aux autres années comprises dans la période de comparaison, ce qui a entraîné des résultats meilleurs que prévu.

Programme 3.5 : **Transport des marchandises dangereuses**

Description : Le Programme de transport des marchandises dangereuses, sous l'autorité de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*[cxxxviii], élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada par tous les modes de transport en harmonie avec les normes internationales, et fournit une expertise en intervention d'urgence dans le cas d'un

rejet de marchandises dangereuses. Ce Programme vise également à préparer et à coordonner l'intervention dans le cadre de menaces et d'incidents de sûreté et de sécurité susceptibles d'avoir des répercussions sur le réseau de transport national ou le Ministère en raison de substances chimiques, radiologiques, biologiques, nucléaires ou explosives. Le Programme : contribue à la sécurité du transport des marchandises dangereuses; surveille l'industrie du transport; applique les conventions internationales signées par le Canada; et intervient lors de situations d'urgence qui ont une incidence sur la sécurité des Canadiens.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de transport des marchandises dangereuses, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Publier le Guide des mesures d'urgence 2016[cxxxix] (GMU);
- Mettre en œuvre un cadre d'évaluation nouveau/révisé pour les Plans d'intervention d'urgence (PIU), qui prévoit :
    - l'adoption d'une stratégie de sensibilisation au programme;
    - l'ajout d'un renvoi aux PIU dans le GMU 2016;
    - l'obligation de présenter un PIU pour le transport ferroviaire de liquides inflammables;
- Respecter le délai de chaque mesure de gestion prise pour donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les interventions d'urgence[cxl] relativement à l'amélioration de la sécurité publique. Nous prévoyons publier le rapport définitif en juin 2016, lequel comprendra un total de 40 recommandations;
- Publier deux nouvelles normes techniques en avril 2016 et entreprendre l'élaboration accélérée de deux autres normes pour intégrer les changements récemment apportés aux spécifications liées aux citernes amovibles et aux wagons-citernes;
- Prendre la décision de laisser tels quels les montants des sanctions figurant dans le *Règlement sur les contraventions*[cxli]. Nous avons plutôt examiné et modifié la terminologie;
- Adopter un nouveau cycle de deux ans (cycle d'harmonisation internationale) afin d'harmoniser les dispositions pertinentes du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*[cxlii] avec les normes internationales;
- Préparer des rapports pour évaluer les risques émergents que pose le transport de gaz naturel liquéfié et d'éthanol par voie ferroviaire;
- Dans le cadre du Plan national de surveillance 2015-2016, nous avons fait ce qui suit :
    - Faire en sorte que le plan soit axé sur les risques, en augmentant le nombre d'inspections aux sites présentant un risque élevé;
    - Recenser plusieurs types de sites présentant un risque élevé où il est justifié d'augmenter le nombre d'inspections, y compris :
        - les sites de transbordement[33] du pétrole brut;
        - les sites de piles au lithium;
        - les nouveaux sites[34];

[33] Le transbordement est le transfert d'une expédition d'un mode de transport à un autre.

[34] Les nouveaux sites sont des sites n'ayant jamais été inspectés ou pour lesquels nous ne possédons aucune information.

- Terminer, en août 2015, un projet de recherche portant sur l'échantillonnage et l'analyse du pétrole brut, qui visait notamment :
    - l'évaluation des propriétés du pétrole brut;
    - l'évaluation du comportement du pétrole brut ainsi que les dangers qu'il pose;
    - l'échantillonnage, la mise à l'essai et l'analyse d'échantillons de pétrole brut transportés par voie ferroviaire ou routière au Canada;

  Présenter une mise à jour de ces résultats à la réunion de décembre 2015 du Conseil de coopération en matière de réglementation et du Sous-comité des Nations Unies sur le transport des matières dangereuses, et publier les constatations sur le site Web de Transports Canada en décembre 2015.
- Mettre au point les évaluations des risques sur les installations de transbordement de pétrole brut à l'hiver 2016 afin de déterminer si ce type de site doit faire l'objet d'un plus grand nombre d'inspections. L'objectif était de prolonger le projet de deux ans;
- Tenir une campagne d'inspection ciblée des installations de transbordement du pétrole brut dans la Région des Prairies et du Nord d'octobre 2015 à décembre 2015 afin de prélever des échantillons de pétrole brut et de les analyser, et de vérifier leur conformité. Ces activités étaient prévues dans le cadre du Protocole d'entente (PE) avec l'Alberta Innovates Technology Futures[cxliii];
- Conclure un PE avec le Conseil national de recherches Canada afin d'établir un programme de recherche pluriannuel sur les piles au lithium en vue d'aider les responsables de notre programme à évaluer les dangers, à atténuer les risques et à étudier les incidences sur la sécurité des transports;
- Améliorer les activités d'application de la loi et d'inspection en formant et en certifiant de nouveaux inspecteurs et ingénieurs régionaux;
- Mener à bien 44 inspections d'installations de contenants, soit deux inspections de plus que prévu;
- En ce qui concerne la mise en œuvre d'un plan national d'assurance de la qualité (AQ), nous avons fait ce qui suit :
    - Solliciter l'approbation de mettre de l'avant un plan d'AQ, que nous avons reçue le 22 juin 2015;
    - Mettre à jour le plan d'AQ en y ajoutant un calendrier plus détaillé de l'examen de l'AQ des procédures d'inspection suivies à l'échelle nationale;
    - Veiller à ce que les gestionnaires régionaux responsables de produire des rapports d'inspection effectuent des contrôles de la qualité chaque trimestre;
- En ce qui concerne le Centre canadien d'urgence transport[cxliv] (CANUTEC), nous avons réalisé ce qui suit :
    - Augmenter les niveaux de dotation des postes de conseillers en intervention d'urgence afin d'appuyer le programme et d'améliorer la prestation des services;
    - Obtenir l'accès à des renseignements en temps réel sur le transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire au moyen des outils de sécurité de l'application AskRail[cxlv], qui reçoit des notifications automatiques par courriel de la part de chemins de fer de classe 1[35] lors d'incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses;
    - Mettre en place un numéro sans frais facile à mémoriser (1-888-CANUTEC), qui est notre ligne téléphonique d'urgence;

[35] Au Canada, un transporteur ferroviaire de catégorie I est une compagnie de chemin de fer canadienne, américaine ou mexicaine qui a réalisé des recettes brutes d'au moins 250 000 000 $ au cours de chacune des deux années précédentes.

- Effectuer un exercice de simulation de panne de télécommunications pour s'assurer que les conseillers d'urgence sont prêts si un tel événement survient;
- Améliorer l'édition de 2016 du GMU, en :
  - mettant à jour les distances d'évacuation dans les pages vertes;
  - ajoutant un schéma facile à comprendre sur la façon d'utiliser le guide;
  - ajoutant des renseignements relatifs aux PIU;

- Élaborer des diagrammes indiquant l'emplacement de liquides inflammables le long des corridors de transport ferroviaire dans le système d'information géographique afin de cerner et de quantifier les risques;
- En ce qui concerne les liquides inflammables de classe 3[cxlvi], nous avons fait ce qui suit :
  - Terminer une évaluation des risques de l'ensemble des liquides afin de déterminer si les expéditeurs doivent élaborer un plan d'intervention d'urgence (PIU);
  - Examiner plus de 360 liquides primaires, dont :
    - 43 ont été présentés à des fins d'examen plus approfondi;
    - le styrène, qui a fait l'objet d'une évaluation officielle des risques. L'évaluation a permis de conclure qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer un PIU pour ce produit à l'heure actuelle.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
15 322 623	15 322 623	18 146 685	26 620 570	(11 297 947)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
147	228	(81)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
a) Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par milliard de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	193,5	217,3
b) Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par milliard de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	3,3	4,1

Explication des écarts

a) La moyenne de la période quinquennale en ce qui concerne le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler demeure au-delà du résultat visé en raison du nombre de rejets plus élevé que prévu au cours des trois premières années de la période moyenne.
b) La moyenne de la période quinquennale en ce qui concerne le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler ayant causé des blessures et des décès demeure au-delà de la cible visée, mais le nombre enregistré en 2015-2016 (2,0) était inférieur à la cible fixée.

Programme 3.6 : **Sûreté aérienne**

Description : Le Programme de sûreté aérienne permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sûreté des activités de l'aviation conformément aux normes internationales. Le Programme est fondé sur les risques. Il promeut la sûreté du réseau de transport aérien et permet d'assurer la surveillance de la sûreté de l'industrie de l'aviation tout en veillant à ce que le Canada respecte les normes internationales.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de sûreté aérienne, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Élaborer des nouvelles procédures normalisées d'exploitation à l'échelle nationale pour la sûreté aérienne à l'automne 2015 à la suite des modifications apportées au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*[cxlvii] (RCSA 2012). Les nouvelles procédures sont axées sur le traitement des demandes présentées par les personnes souhaitant faire partie de la chaîne d'approvisionnement sécurisée, lesquelles doivent démontrer qu'elles respectent le RCSA 2012 avant d'être approuvées pour participer au Programme de sûreté du fret aérien[cxlviii] (SFA);
- Contribuer à l'amélioration des systèmes de gestion de l'information du Ministère en élaborant et en mettant en œuvre le Système de gestion de l'information de la chaîne d'approvisionnement sécurisée[cxlix], lequel :
    - appuie le traitement automatisé des demandes de participation au Programme de SFA;
    - intègre les renseignements sur les intervenants bénévoles aux évaluations de Transports Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada;
    - offre une perspective globale et axée sur les risques sur les personnes présentant une demande pour participer au programme de SFA ou sur ses participants actuels;
- Commencer à déployer, dans le cadre du Plan d'action Par-delà la frontière entre le Canada et les États-Unis, la technologie relative aux systèmes de détection d'explosifs (SDE) certifiée par la Transportation Security Administration (TSA) à huit aéroports canadiens dotés d'installations de prédédouanement. Les États-Unis ont convenu de reconnaître les processus de contrôle des bagages des passagers du Canada comme équivalents, à mesure que la technologie SDE sera mise en œuvre. Depuis

février 2012, six des huit aéroports dotés d'installations de prédédouanement ont installé la technologie certifiée par la TSA, et cette dernière a effectué des visites de suivi à ces aéroports. À la fin de l'exercice 2015-2016, les États-Unis ont abrogé l'exigence d'effectuer un deuxième contrôle à cinq de ces aéroports;

- Entreprendre les activités suivantes dans le cadre de l'Accord canado-américain sur la collaboration en sciences et technologies en vue de la protection des infrastructures essentielles et de la sécurité transfrontalière[cl]:
    - l'échange continu de renseignements sur les technologies de sécurité avec la TSA;
    - la participation à la réunion trilatérale avec la TSA, Transports Canada (TC) et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien[cli] (ACSTA) qui a eu lieu les 23 et 24 mars 2016;
- Continuer l'élaboration du scanneur de transmission par rayons X/neutron. Les résultats du projet, qui a pris fin en mars 2016, indiquent une capacité accrue à détecter la présence d'explosifs et d'autres produits de contrebande dans le fret aérien;
- Fournir une expertise et un soutien technologique selon le point de vue du Canada, y compris pour :
    - La Quadrilatérale (QUAD) : Il s'agit de la vision, pendant une période de cinq à dix ans, de l'harmonisation de la technologie, qui a été rédigée avec les partenaires du Groupe quadrilatéral[36];
    - La sûreté à guichet unique de l'Australie : Nous avons analysé et comparé les systèmes de contrôle des bagages enregistrés de l'Australie et du Canada;
    - Le Groupe de travail technique de la Conférence européenne de l'aviation civile[clii]. Nous avons assisté à une réunion du groupe pour discuter des menaces nouvelles et émergentes et échangé des renseignements avec d'autres États au sujet des nouvelles technologies et des essais de produits;
    - Le Groupe de travail sur l'innovation en matière de sûreté aérienne de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Nous avons échangé des renseignements avec les pays membres au sujet :
        - des essais de l'industrie pour améliorer les contrôles de prochaine génération;
        - des manières de favoriser et d'accroître l'échange de renseignements entre les pays membres de l'OACI et l'industrie;
- Mener des activités de sensibilisation à la sûreté du fret aérien (p. ex., séances d'information, webinaires et bulletins électroniques) avant les changements réglementaires qui entreront en vigueur à l'automne 2016, pour veiller à :
    - Faire en sorte que les participants au programme et les intervenants puissent faire des choix éclairés au sujet des endroits où leur fret devrait être contrôlé et sécurisé;
    - Faire en sorte que la façon de satisfaire aux nouvelles exigences réglementaires soit bien comprise;
    - Fournir des renseignements sur le processus de demande de participation au Programme de la SFA;
- Renforcer la sûreté aérienne en mettant en œuvre et en intégrant des processus et des procédures qui appuient notre régime de surveillance par l'entremise du Centre d'expertise en matière d'application de la loi (CEAL) et la Directive sur l'expertise en matière de sécurité et de sûreté, en dirigeant les initiatives suivantes :

[36] Le Groupe QUAD est composé du Canada, des États-Unis, de l'Australie et de la Commission européenne.

- La mise à jour d'un certain nombre d'outils d'application de la loi, y compris des lettres de mise en application normalisées à l'intention des inspecteurs;
- La coordination de la formation technique intégrée multimodale destinée aux agents et aux inspecteurs de la Sûreté aérienne avec les rôles en matière d'application de la loi, pour ceux qui ont suivi avec succès :
  - la formation en ligne obligatoire intitulée « L'orientation sur l'application de la loi pour le transport multimodal »;
  - la formation en classe sur l'inspection et la mise en application en matière de sûreté aérienne;
- En collaboration avec le CEAL, les responsables du Programme ont fait ce qui suit :
  - Réviser les procédures normalisées d'exploitation nationales du Manuel d'application de la loi;
  - Réviser notre protocole de communication modal pour les questions relatives aux mesures d'application de la loi;

- Commencer l'harmonisation de notre programme de surveillance avec la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté, dans le cadre de laquelle nous avons effectué une analyse environnementale du Programme national de surveillance.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
29 791 738	29 791 738	31 592 193	29 041 124	750 614

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
289	269	20

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.6 Sûreté aérienne			
Le Canada s'est aligné sur les normes de sûreté internationales	Pourcentage des règlements canadiens en matière de sûreté harmonisés avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (Amélioration = augmentation)	100 %	100 %

Programme 3.7 : **Sûreté maritime**

Description : Le Programme de sûreté maritime, en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*[cliii], permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément

aux normes internationales. Le Programme favorise la sûreté du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie du transport maritime réglementée et d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada. Le Programme permet de coordonner l'élaboration de politiques et de règlements en matière de sûreté maritime dans l'ensemble du gouvernement du Canada au moyen du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont la direction lui incombe, et d'activités connexes.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de la sûreté maritime, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Nous avons établi une nouvelle mesure de sûreté pour les grands voiliers adaptée à ce type de bâtiments. Nous avons commencé à élaborer des documents d'orientation aux fins de la mise en œuvre de cette mesure pour veiller à ce que le programme soit prêt à temps pour la saison de navigation de 2017, qui verra la tenue d'un nombre d'événements plus élevé qu'à l'habitude en raison des célébrations du 150e anniversaire du Canada;
- Nous avons réalisé un total de :
    - 653 inspections (258 inspections obligatoires et 395 inspections fondées sur les risques);
    - 166 évaluations et examens de la sûreté;
    - 226 examens de plans de sûreté pour les entités réglementées.

  Ces totaux représentent une diminution de 6 % par rapport aux activités de l'année précédente. La diminution est attribuable à :
    - la réduction du nombre d'inspections d'entités réglementées canadiennes fondées sur les risques en faveur d'inspections mandatées à l'échelle internationale;
    - la réaffectation de montants du budget au sein du Ministère, ce qui signifie que :
        - la priorité a été accordée aux inspections obligatoires pour permettre aux bâtiments de poursuivre leurs activités internationales avant les inspections non obligatoires fondées sur les risques;
        - nous avons réalisé seulement 395 des 482 inspections fondées sur les risques planifiées.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
12 872 129	12 872 129	13 123 766	12 260 662	611 467

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
117	111	6

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.7 Sûreté maritime			
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	80 %

Programme 3.8 : **Sûreté du transport terrestre et intermodal**

Description : Le Programme de la sûreté du transport terrestre et intermodal, en s'appuyant sur la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, élabore, gère et supervise les politiques, les cadres réglementaires et volontaires, les normes ainsi que les documents directeurs nécessaires à la conduite sûre des activités liées au transport terrestre et intermodal. Le Programme encourage la sûreté du réseau de transport terrestre et intermodal au Canada.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de sûreté du transport terrestre et intermodal, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Nous avons créé un groupe de travail réunissant des inspecteurs de chaque région pour veiller à l'application uniforme des procédures de surveillance. Le groupe de travail a élaboré et mené une analyse fondée sur les risques remaniée de plus de 500 sites ferroviaires d'un bout à l'autre du Canada et :
  - adhère aux exigences multimodales pour un réseau de transport sécuritaire et sûr;
  - améliore l'efficacité de nos processus de planification en affectant des ressources d'inspection là où elles le plus grand effet;
- Nous avons tenu deux réunions respectivement avec :
  - les intervenants de l'Association des chemins de fer du Canada en mai et en novembre 2015;
  - les intervenants des ponts et tunnels internationaux (PTI) en mai et en novembre 2015, afin d'échanger des renseignements et de développer davantage le programme des PTI.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
4 703 731	4 703 731	4 835 770	5 049 956	(346 225)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
41	43	(2)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
Les intervenants respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage de signatures qui ont reçu une lettre de non-conformité (Amélioration = diminution)	10 %	0 %

Programme 3.9 : **Sécurité et sûreté multimodale**

Description : Le Programme de sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, grâce à des services ministériels d'application de la loi, à des systèmes de gestion intégrés et à des évaluations de renseignements). Ce Programme offre également une formation technique aux inspecteurs et aux experts techniques afin d'obtenir et de maintenir les compétences requises, pour être en mesure de respecter et même de dépasser les normes nationales uniformes. En dernier lieu, ce Programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports ou le Ministère.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, le Programme de sécurité et de sûreté multimodales, ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2015-2016, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisions ce qui suit :

- Nous avons offert une formation technique normalisée de grande qualité qui a fait passer la capacité d'instruction de la formation modale et de la formation multimodale de 2 018 participants en 2014-2015 à 5 530 participants en 2015-2016;
- Nous avons continué à renforcer la production et les processus liés à l'amélioration du filtrage des habilitations de sécurité et avons atteint les objectifs associés aux nouvelles exigences et aux nouveaux volumes d'habilitations exigés dans le cadre de l'initiative Par-delà la frontière;
- En ce qui a trait aux habilitations de sécurité, nous avons mis en œuvre la phase 1 de l'initiative d'examen en continu. L'examen en continu est un processus innovateur qui effectue des vérifications de façon continue dans la base de données du Centre d'information de la police canadienne[clix] et émet un avertissement en temps réel lorsque la police porte des accusations contre quelqu'un qui détient une côte de sécurité. Par conséquent :

- Nos Centres de préparatifs d'urgence et d'intervention[clv] ont respecté leurs engagements prioritaires en vertu de la *Loi sur la gestion des urgences* en matière de préparation et d'intervention. Ils ont réalisé avec succès :
  - des opérations pour Transports Canada à l'appui de l'Opération visant les réfugiés syriens;
  - la surveillance, la production de rapports et l'intervention liées à plus de 5 000 événements de transport;
  - des exercices de planification et de préparation pour :
    - les Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015 à Toronto;
    - l'exercice Pacific Quake, une priorité du gouvernement fédéral en 2016.

De plus, trois des points saillants de la planification du Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de notre programme ont été rapportés à la section I, « Priorités organisationnelles » et « Progrès vers la réalisation de la priorité », notamment les priorités liées aux points 2a) jusqu'à 2e) de « Préciser et renforcer la fonction de surveillance de Transports Canada afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports » pour :

- les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté;
- l'application de la loi;
- la formation.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
10 890 897	10 890 897	13 166 104	19 771 236	(8 880 339)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
118	177	(59)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport	Pourcentage des activités multimodales terminées avec succès à l'appui des priorités ministérielles (Amélioration = augmentation)	80 %	80 %

Programme 4 : **Services internes**[37]

Description : Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies à un programme particulier. Les groupes d'activités et de ressources sont les suivants : services de gestion et de surveillance[38], services de communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services de technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel et services de gestion des acquisitions.

Analyse du rendement et leçons apprises

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada, les Services internes ont relevé un certain nombre de faits saillants de la planification clés. Pendant l'exercice 2015-2016, notre programme a consigné les réalisations suivantes :

- Nous avons appuyé l'initiative Destination 2020 du gouvernement du Canada en partenariat avec la Communauté des régulateurs fédéraux et 19 autres ministères responsables de la réglementation afin de déterminer les besoins opérationnels communs des inspecteurs et des agents qui travaillent sur le terrain en matière de technologie mobile. Dans le cadre d'un projet pilote, TC a fourni à certains inspecteurs des tablettes pour qu'ils puissent saisir les données d'inspection une seule fois et gérer les données en temps réel sur le terrain. Le projet visait à créer des données de qualité pour améliorer la prise de décisions en temps opportun;
- Nous avons organisé un salon de réseautage pour permettre aux participants d'élargir leurs réseaux professionnels, de rencontrer de nouveaux collègues et d'en apprendre davantage sur les différentes fonctions au sein de leurs groupes respectifs;
- Nous avons amélioré notre plateforme de médias sociaux, notamment le « Réseau de talents *monTC* (intranet) » pour aider :
    - les employés à trouver un encadreur, un menteur ou un collègue ayant des intérêts communs;
    - les gestionnaires à trouver des employés ayant les compétences requises pour des affectations au même niveau ou des projets.
- Nous avons fourni au comité de vérification, au sous-ministre et à la haute direction une assurance et des conseils indépendants et objectifs sur toutes les facettes importantes de la gestion du risque, des pratiques et des contrôles de gestion. Les vérifications internes incluaient la vérification des éléments suivants :
    - systèmes de gestion de la qualité de chaque programme de surveillance de la sécurité et de la sûreté;
    - contrôles internes en matière de rapports financiers (CIRF), qui ont donné au sous-ministre l'assurance que le processus actuel de surveillance des CIRF est rigoureux et fiable;

[37] L'information sur la mesure du rendement n'est pas fournie, car le Secrétariat du Conseil du Trésor élabore en ce moment un cadre pangouvernemental uniformisé de mesure du rendement des services internes.
[38] Les groupes de services suivants font partie des Services de gestion et de surveillance : Politique stratégique et relations intergouvernementales, Services à la haute direction, Planification et rapports ministériels, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Gestion interne.

  - vérification de suivi de l'Aviation civile, qui a fourni l'assurance que les recommandations découlant des vérifications du Bureau du vérificateur général[civi] en 2008 et en 2012 et de l'examen de la vérification interne en 2011 ont été entièrement mises en œuvre;
- Nous avons fourni au comité d'évaluation, au sous-ministre et à la haute direction :
  - une évaluation indépendante de la pertinence et du rendement continus de chaque programme;
  - des renseignements à l'appui de la gestion et la responsabilisation axés sur les résultats;
- Nous avons veillé à ce qu'il y ait en place des fonctions de vérification et d'évaluation rigoureuses en :
  - mettant en œuvre des plans d'évaluation et de vérification annuels approuvés axés sur les risques;
  - en faisant rapport sur les constatations des vérifications et des évaluations au comité de vérification et au comité d'évaluation;
  - en surveillant et en évaluant les risques de façon proactive;
  - en préparant des rapports sur les recommandations découlant des vérifications et des évaluations externes et internes en suspens;
- Nous avons élaboré une stratégie de communication à la suite du dépôt et de la publication du Rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* au Parlement le 25 février 2016, et nous avons signalé l'engagement imminent avec les intervenants et les Canadiens en 2016 dans le but d'établir un programme à long terme pour les transports au Canada;
- Nous avons amélioré la fonction de recherche du « Réseau de talents *monTC* »; il s'agit d'un outil que les gestionnaires peuvent utiliser pour combler des postes de nature temporaire;
- Nous avons terminé les préparatifs à la fin de l'exercice en vue de la migration du Ministère au nouveau système de paye Phénix, dont la mise en service à Transports Canada a été effectuée au début du printemps 2016;
- Nous avons contribué à des initiatives de transformation pangouvernementales à l'appui de l'adoption d'une stratégie de planification des ressources de l'entreprise. Le Secrétariat du Conseil du Trésor n'a pas encore établi d'échéanciers fermes pour la migration de Transports Canada à SAP.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
156 311 765	156 311 765	160 778 067	163 632 863	(7 321 098)

Ressources humaines pour 2015-2016 (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1 179	1 226	(47)

Veuillez consulter la section II : Aperçu des dépenses pour une explication des écarts dans les ressources financières budgétaires et les ressources humaines.

Section IV : Renseignements supplémentaires

Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur

Les renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur sont disponibles sur le site Web de Transports Canada[clvii].

Tableaux de renseignements supplémentaires

La liste des tableaux de renseignements supplémentaires figurant dans le rapport ministériel sur le rendement 2015-2016 se trouve sur le site Web de Transports Canada[clviii]. Ces tableaux comprennent notamment :

- des renseignements sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- une stratégie fédérale de développement durable;
- des vérifications internes et des évaluations;
- une réponse aux comités parlementaires et aux audits externes;
- un rapport sur les frais d'utilisation, les redevances réglementaires et les frais externes.

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôts, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée Rapport sur les dépenses fiscales fédérales[clix]. Ce rapport donne aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les descriptions, les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédéraux connexes. Les mesures fiscales présentées dans ladite publication relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca
Téléphone : 613-990-2309
Numéro sans frais : 1-866-995-9737
Téléimprimeur (ATS) : 1-888-675-6863
Télécopieur : 613-954-4731

Adresse postale :
Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa, ON
K1A 0N5

Annexe : Définitions

architecture d'alignement des programmes (*Program Alignment Architecture*) : Répertoire structuré des programmes des organisations qui illustre les liens hiérarchiques entre les programmes et les résultats stratégiques auxquels les programmes contribuent.

cadre pangouvernemental (*whole-of-government framework*) : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

cible (*target*) : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit (*appropriation*) : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires (*budgetary expenditures*) : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; les paiements à des sociétés d'État.

dépenses législatives (*statutory expenditures*) : Dépenses qui ont été approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi, autre qu'une loi de crédits. La loi établit l'objet des dépenses et les dispositions en vertu desquelles elles peuvent être engagées.

dépenses non budgétaires (*non-budgetary expenditures*) : Dépenses engagées et encaissements liés aux emprunts, aux investissements et aux avances qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (*planned spending*) : En ce qui a trait aux rapports sur les plans et les priorités (RPP) et aux rapports ministériels sur le rendement (RMR), les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La définition des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

dépenses votées (*voted expenditures*) : Dépense approuvée annuellement par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi de crédits. Le libellé d'un crédit constitue les dispositions qui régissent l'engagement de ces dépenses.

équivalent temps plein (*full-time equivalent*) : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

indicateur de rendement (*performance indicator*) : Moyen quantitatif ou qualitatif de mesurer un résultat ou un extrant, dans l'intention d'évaluer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative.

plan (*plan*) : Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation centrale entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

priorités (*priorities*) : Plans ou projets qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

production de rapports sur le rendement (*performance reporting*) : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement contribue à la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme (*program*) : Ensemble de ressources et d'activités liées qui est géré dans le but de répondre à plusieurs besoins particuliers afin d'atteindre les résultats prévus, et qui est considéré comme une unité budgétaire.

programme temporisé (*sunset program*) : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

rapport ministériel sur le rendement (*Departmental Performance Report*) : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

rapport sur les plans et les priorités (*Report on Plans and Priorities*) : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement au printemps.

rendement (*performance*) : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent aux résultats prévus par l'organisation et mesure dans laquelle les leçons retenues ont été cernées.

résultat (*result*) : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat stratégique (*Strategic Outcome*) : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

résultats du gouvernement du Canada (*Government of Canada outcomes*) : Ensemble de 16 objectifs généraux définis pour l'ensemble du gouvernement, regroupés dans 4 secteurs de

dépenses du Cadre pangouvernemental : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (*Management, Resources and Results Structure*) : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

[i] Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada pour 2015-2016 : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-628.htm
[ii] Lettre de mandat du ministre des Transports : http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports
[iii] *Loi sur la protection de la navigation* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/
[iv] *Examen de la Loi sur les transports au Canada* : http://www.tc.gc.ca/fra/examenltc2014/examen-loi-transports-canada.html
[v] Site Web de Pêches et Océans Canada : http://www.dfo-mpo.gc.ca/
[vi] Site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale : http://www.ceaa.gc.ca/
[vii] Site Web de Ressources naturelles Canada (RNCan) : http://www.nrcan.gc.ca/
[viii] Processus environnementaux et réglementaires du gouvernement du Canada : https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/evaluation/examens-environnementaux/processus-evaluation-environnementale.html
[ix] Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/regles-tco167.htm
[x] Site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada : http://www.tsb.gc.ca/
[xi] *Loi sur la sécurité ferroviaire* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/
[xii] Rapport de l'automne 2013 du Bureau du vérificateur général du Canada, Chapitre 7 – La surveillance de la sécurité ferroviaire – Transports Canada : http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201311_07_f_38801.html
[xiii] Site Web d'Infrastructure Canada : http://www.infrastructure.gc.ca/
[xiv] Portefeuille de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetc.html
[xv] Site Web de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent : http://www.greatlakes-seaway.com/
[xvi] Site Web de l'Administration de pilotage des Grands Lacs : http://www.glpa-apgl.com/
[xvii] *Loi sur le ministère des Transports* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/
[xviii] Lois liées au secteur des transports : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm
[xix] Site Web du ministère de la Justice du Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/
[xx]Site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/
[xxi] Directive sur la gestion du rendement du Conseil du Trésor : http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=27146
[xxii] *Loi sur les transports au Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/
[xxiii] Site Web d'Environnement et Changement climatique Canada : http://ec.gc.ca/
[xxiv] Site Web de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques : http://newsroom.unfccc.int/fr
[xxv] Plateforme d'adaptation de RNCan : http://www.rncan.gc.ca/environnement/impacts-adaptation/plateforme-adaptation/10028
[xxvi] Groupe d'étude sur les changements climatiques de l'Association des transports du Canada : http://tac-atc.ca/fr/node/24
[xxvii] Site Web du Forum international des transports (disponible en anglais seulement) : http://www.itf-oecd.org/
[xxviii] Site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/
[xxix] Stratégie intégrée de sécurité du fret du Plan d'action Par-delà la frontière : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/icss-sisf/icss-sisf-menu-fra.html
[xxx] Site Web de la Customs and Border Protection des États-Unis (disponible en anglais seulement) : http://www.cbp.gov/
[xxxi] *Loi sur la gestion des urgences* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/E-4.56/
[xxxii] Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-1216.html
[xxxiii] Systèmes de gestion de la sécurité : http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/sgs-menu-618.htm
[xxxiv] Programme sur le transport des marchandises dangereuses : http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm
[xxxv] Commissaire à l'environnement et au développement durable : http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_cesd_201112_01_f_36029.html
[xxxvi] Plans d'intervention d'urgence (PIU) : http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/piu-menu-72.htm

[xxxvii] Liquides inflammables : http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-partie2-339.htm
[xxxviii] Consultations sur les travaux d'aérodrome : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aerodromes-reglements-2981.html
[xxxix] *Règlement de l'aviation canadien* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/page-1.html
[xl] Avis de proposition de modification, Véhicules aériens non habités : http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/NPA-APM/actr.aspx?id=17&&WT.mc_id=8jkt2&lang=fra
[xli] Site Web de Systèmes télécommandés Canada (disponible en anglais seulement) : http://unmannedsystems.ca/
[xlii] Site Web de l'Association du transport aérien du Canada : http://www.atac.ca/web/fr/
[xliii] Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation : http://www.tbs-sct.gc.ca/ip-pi/trans/ar-lr/rcc-ccmr/index-fra.asp
[xliv] Site Web de la Federal Aviation Administration (disponible en anglais seulement) : http://www.faa.gov/
[xlv] Alertes à la sécurité de l'Aviation civile de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/servicesdegestion-centredereference-1187.htm
[xlvi] Site Web du Tribunal d'appel des transports du Canada : http://www.tatc.gc.ca/
[xlvii] Site Web du Collège canadien de police : http://www.cpc.gc.ca/
[xlviii] Fiche de renseignements sur le système de sécurité des navires-citernes de classe mondiale : http://www.tc.gc.ca/fra/medias/fiches-information-navires-citernes-7676.html
[xlix] *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/
[l] Programme national de surveillance aérienne : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pnsa-2195.htm
[li] Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes : http://www.tc.gc.ca/fra/comiteexpertssecuritenavirescitemes/menu.htm
[lii] Un examen de la préparation et de l'intervention en cas de déversements par des navires au Canada : Mettre le cap sur l'avenir, phase II : Exigences s'appliquant à l'Arctique et aux substances nocives et potentiellement dangereuses à l'échelle nationale : http://www.tc.gc.ca/media/documents/mosprr/TC-Tanker-F-P2.pdf
[liii] Site Web de Clear Seas – Centre de transport maritime responsable : http://clearseas.org/
[liv] Site Web d'Ocean Networks (disponible en anglais seulement): http://www.oceannetworks.ca/
[lv] Programme de financement de la participation communautaire : hhttp://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/Programme-de-financement-de-la-participation-communautaire-4445.html
[lvi] Planification d'intervention localisée : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pil-4473.html
[lvii] Site Web de la Garde côtière canadienne : http://www.ccg-gcc.gc.ca/
[lviii] Service hydrographique du Canada : http://www.charts.gc.ca/
[lix] Site Web du Bureau de gestion des grands projets : http://mpmo.gc.ca/
[lx] Site Web du Bureau de gestion des projets nordiques : http://www.cannor.gc.ca/fra/1370267347392/1370267428255
[lxi] Site Web de l'autorité du pont Windsor-Détroit : http://www.wdbridge.com/fr
[lxii] Site Web du port de Vancouver/du port du fleuve Fraser de Vancouver : http://www.portvancouver.com/fr/
[lxiii] Site Web de la Transportation Security Administration : http://www.tsa.gov/
[lxiv] Ciblage du fret aérien préalable au chargement : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/icss-sisf/icss-sisf-menu-fra.html
[lxv] Programme de transfert des installations portuaires : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-transfert-installations-portuaires-2979.html
[lxvi] Site Web de l'Organisation maritime internationale : http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx
[lxvii] Site Web de l'Organisation de l'aviation civile internationale : http://www.icao.int/Pages/default.aspx
[lxviii] Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/emissions-aviation-3005.htm
[lxix] Projet de règlement de Transports Canada sur les émissions des locomotives : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-locomotive-emissions-menu-2155.htm
[lxx] Site Web de la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis (disponible en anglais seulement): http://www.nhtsa.gov/
[lxxi] Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies (disponible en anglais seulement) : http://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting_docs_wp29.html
[lxxii] Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-etv-menu-fra-118.htm

[lxxiii] Programme d'alimentation à quai pour les ports : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-paqp-2681.htm
[lxxiv] Site Web du port d'Halifax (Administration portuaire d'Halifax) : http://portofhalifax.ca/fr/
[lxxv] Site Web de British Columbia Ferry Services (BC Ferries) : http://www.bcferries.com/about/francais/
[lxxvi] Administration portuaire de Montréal : http://www.port-montreal.com/fr/l-administration-portuaire.html
[lxxvii] Site Web de la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal (CargoM) : http://www.cargo-montreal.ca/fr/qui-sommes-nous/grappe-de-logistique/
[lxxviii] Zone nord-américaine de contrôle des émissions : http://www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=Fr&n=1764584F-1
[lxxix] *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-69/page-1.html
[lxxx] Nouvelle politique pour les nominations par le gouverneur en conseil : http://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/02/25/premier-ministre-annonce-nouvelle-approche-les-nominations-gouverneur-conseil
[lxxxi] Le budget de 2016 : http://www.budget.gc.ca/2016/docs/plan/toc-tdm-fr.html
[lxxxii] Site Web de Services partagés Canada : http://www.ssc-spc.gc.ca/
[lxxxiii] Site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor : http://tbs-sct.gc.ca/
[lxxxiv] Site Web Canada.ca du Gouvernement du Canada : http://www.canada.ca/
[lxxxv] Ressources financières budgétaires de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-menu.htm
[lxxxvi] Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm
[lxxxvii] Descripteurs des secteurs de résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx
[lxxxviii] Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux : http://www.federalcontaminatedsites.gc.ca/default.asp?lang=Fr
[lxxxix] Initiatives de transport propres de prochaine génération : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-prochaine-generation-ees-2969.html
[xc] Programme de contributions pour les services de traversier : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-contributions-services-traversier-menu-2362.htm
[xci] Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/index2.html
[xcii] Comptes publics du Canada : http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html
[xciii] Cadre pangouvernemental : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx
[xciv] Rapports financiers de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-791.htm
[xcv] *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* : http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/I-17.05/
[xcvi] *Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-18.5/
[xcvii] Régime de responsabilité et d'indemnisation au titre de la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire* : http://www.tc.gc.ca/fra/medias/fiches-information-securite-ferroviaire-7683.html
[xcviii] Initiative d'adaptation des transports dans le Nord : http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/iatn-menu-1560.htm
[xcix] Route entre Inuvik et Tuktoyaktuk (disponible en anglais seulement) : http://ith.dot.gov.nt.ca/
[c] Accord économique et commercial global : http://www.international.gc.ca/gac-amc/campaign-campagne/ceta-aecg/index.aspx?lang=fra
[ci] Consultation relatives à la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* pour le projet d'amélioration du pont Ambassador : http://www.tc.gc.ca/fra/page-653.html
[cii] Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques : http://publications.gc.ca/site/fra/9.671106/publication.html
[ciii] Réseau des services portuaires de la Coopération économique Asie-Pacifique (disponible en anglais seulement) : http://www.apecpsn.org/
[civ] Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/index2.html
[cv] Site Web de Cargo Logistics Canada (disponible en anglais seulement) : http://cargologisticscanada.com/
[cvi] Site Web Breakbulk (disponible en anglais seulement) : http://www.breakbulk.com/
[cvii] Site Web du Forum économique des Grands Lacs (disponible en anglais seulement) : http://www.greatlakeseconomicforum.com/
[cviii] Site Web des Jounrées du port de Saint John (disponible en anglais seulement) : http://www.sjport.com/portdays/
[cix] Renseignements sur les journées du port sur le site Web du port d'Halifax (cette page de leur site Web est disponible en anglais seulement): http://portofhalifax.ca/fr/

[cx] Site Web de VIA Rail Canada : http://www.viarail.ca/fr
[cxi] Site Web de Marine Atlantique : http://www.marineatlantic.ca/fr/
[cxii] Site Web de Bay Ferries Limited (disponible en anglais seulement) : http://www.ferries.ca/
[cxiii] Site Web de l'Association des chemins de fer du Canada : http://www.railcan.ca/fr
[cxiv] Rapport du Programme de surveillance des émissions des locomotives 2013 : http://www.railcan.ca/assets/images/publications/LEM/LEM_2013/LEM_Report_2013_Fre_Final.pdf
[cxv] Programme de subventions de recherche sur le transport ferroviaire écologique : http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-transport-non-polluant.htm
[cxvi] Site Web du Conseil national de recherches Canada : http://www.nrc-cnrc.gc.ca/index.html
[cxvii] *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-95-405//
[cxviii] Systèmes d'intervention environnementale : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-menu-1118.htm
[cxix] *Loi fédérale sur le développement durable* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-8.6/
[cxx] Stratégie fédérale de développement durable : http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=CD30F295-1
[cxxi] Avis de proposition de modification, Véhicules aériens non habités : http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/NPA-APM/actr.aspx?id=17&&WT.mc_id=8jkt2&lang=fra
[cxxii] Site Web de Systèmes télécommandés Canada : http://unmannedsystems.ca/
[cxxiii] Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation : http://www.tbs-sct.gc.ca/ip-pi/trans/ar-lr/rcc-ccmr/index-fra.asp
[cxxiv] Alertes à la sécurité de l'Aviation civile de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/servicesdegestion-centredereference-1187.htm
[cxxv] Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne : http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/affaires-ccrac-menu-755.htm
[cxxvi] *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/index.html
[cxxvii] *Loi sur le pilotage* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/index.html
[cxxviii] *Loi sur le cabotage* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-33.3/index.html
[cxxix] *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/index.html
[cxxx] *Règlement sur les bouées privées* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-335/
[cxxxi] Processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL) : http://www.tc.gc.ca/fra/publications-maritime-resumes-598.html - tp743
[cxxxii] Site Web de la Garde côtière des États-Unis (disponible en anglais seulement) : http://www.uscg.mil/
[cxxxiii] *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* : http://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1486/
[cxxxiv] *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-334/
[cxxxv] *Loi sur la sécurité automobile* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-10.01/index.html
[cxxxvi] *Loi sur les transports routiers* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-12.01/
[cxxxvii] Programme de l'Initiative de guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/btb-pdf/swi-igu-fra.html
[cxxxviii] *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/t-19.01//
[cxxxix] Guide des mesures d'urgence 2016 : http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/guide-menu-227.htm
[cxl] Groupe de travail sur les interventions d'urgence : http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu-1186.html
[cxli] *Règlement sur les contraventions* : http://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-313/index.html
[cxlii] *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-286/TexteComplet.html
[cxliii] Site Web de l'Alberta Innovates Technology Futures (disponible en anglais seulement) : http://www.albertatechfutures.ca/
[cxliv] Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) : http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm
[cxlv] Outil de sécurité d'application Web d'AskRail (disponible en anglais seulement) : http://www.askrail.us/
[cxlvi] Classe 3 – Liquides inflammables : http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-partie2-339.htm#art218
[cxlvii] *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-318/
[cxlviii] Programme de sûreté du fret aérien (SFA) : http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/sfa-41.htm
[cxlix] Système de gestion de l'information de la chaîne d'approvisionnement sécurisée : http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/SSCIMSA-SGICASA/regmod/reg00.aspx?lang=fra

[cl] Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur la collaboration en sciences et technologies en vue de la protection des infrastructures essentielles et de la sécurité transfrontalière : http://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=105000&Lang=fra
[cli] Site Web de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : http://www.catsa.gc.ca/language-select
[cliii] Groupe de travail technique de la Conférence européenne de l'aviation civile : http://www.ecac-ceac.org/security
[cliii] *Loi sur la sûreté du transport maritime* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/
[cliv] Base de données du Centre d'information de la police canadienne : http://www.cpic-cipc.ca/index-fra.htm
[clv] Centres de préparatifs d'urgence et d'intervention : http://www.tc.gc.ca/fra/preparatifsdurgence/preparatifsdurgence-103.htm
[clvi] Site Web du Bureau du vérificateur général : http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/index.htm
[clvii] Rapport ministériel sur le rendement 2015-2016 – Renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur: http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-1375.html
[clviii] Rapport ministériel sur le rendement 2015-2016 – Liens vers les tableaux de renseignements supplémentaires : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-628.htm
[clix] Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp